# Vorschläge

zur Schaffung eines

# Einheitlichen Luftverkehrsrechtes

erstattet von der

## Juridischen Kommission

des

## k. k. Oesterreichischen Aëro-Clubs.

Berichterstatter:
Ministerialrat Universitätsprofessor Dr. R. Bartsch, Hof- und Gerichts-Advokat Dr. E. v. Hofmannsthal, Sektionsrat Privatdozent Dr. O. R. v. Komorzyński-Oszczyński, Hofrat Universitätsprofessor Dr. H. Sperl, Universitätsprofessor Dr. L. Strisower.




**Wien 1918.**
Verlag des k. k. Oesterreichischen Aëro-Clubs.

Pago-Buchdruckerei, Wien, I., Tiefer Graben 21.

# Vorschläge

zur Schaffung eines

# Einheitlichen Luftverkehrsrechtes

erstattet von der

## Juridischen Kommission

des

## k. k. Oesterreichischen Aëro-Clubs.

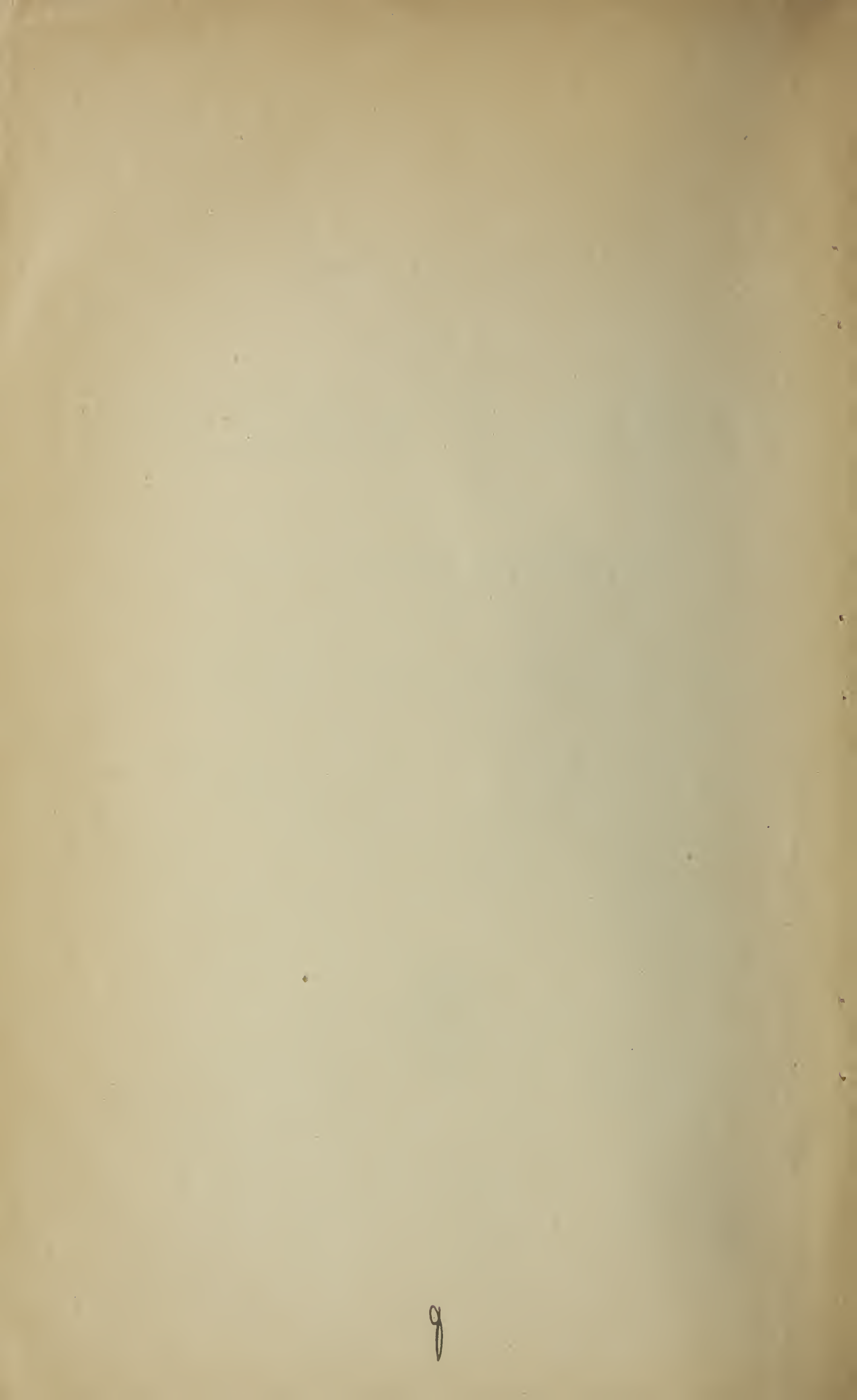
Berichterstatter:
Ministerialrat Universitätsprofessor Dr. R. Bartsch, Hof- und Gerichts-Advokat Dr. E. v. Hofmannsthal, Sektionsrat Privatdozent Dr. O. R. v. Komorzyński-Oszczyński, Hofrat Universitätsprofessor Dr. H. Sperl, Universitätsprofessor Dr. L. Strisower.




**Wien 1918.**

Verlag des k. k. Oesterreichischen Aëro-Clubs.

Pago-Buchdruckerei, Wien, I., Tiefer Graben 21.



# Inhaltsverzeichnis.

# Vorwort.

Im Anschlusse an seine bereits auf eine Reihe von Jahren zurückgehenden Arbeiten und Vorschläge zur Schaffung eines einheitlichen Luftverkehrsrechtes hat es der k. k. Oesterreichische Aëro-Club in der Ueberzeugung der nunmehrigen besonderen Dringlichkeit der Sache unternommen, durch seine Juridische Kommission neuerlich Vorschläge zur Regelung des Luftverkehres auszuarbeiten, welche als Oesterreichische Anträge auf der in Budapest am 28., 29. und 30. Januar 1918 tagenden mitteleuropäischen Luftverkehrsrechts-Konferenz der Beratung zur Grundlage zu dienen bestimmt sind.

Möge die vorliegende Arbeit zur Förderung der kulturellen Fortschrittes der Menschheit und der Entwicklung Oesterreich-Ungarns beitragen!

Die juridische Kommission
des k. k. Oesterreichischen Aëro-Clubs:

**Komorzyński-Oszczyński**
Obmann.

# Staatliche Lufthoheit und Völkerrechtsfragen.

Bericht von Universitäts-Professor Dr. Leo Strisower, Wien.

## Beschlußanträge.

1. Der Grundsatz, daß die Staaten ihren Luftfahrzeugen gegenseitig die Ueberschreitung iher Grenzen im Luftwege gestatten, ist in einem Staatsvertrage auszusprechen, der auch nähere Bestimmungen über diesen Luftverkehr zu enthalten hat.

2. Die Regelung des internationalen Luftverkehres hat auf dem Prinzipe zu beruhen, daß das Hoheitsrecht jedes Staates sich auch auf den Luftraum über seinem Gebiete erstreckt, daß aber den anderen Staaten ein Recht auf Durchfahrt durch den fremden Luftraum im friedlichen Verkehr, beschränkt durch das Recht des Bodenstaates, alle Maßregeln zur Wahrung seiner sonstigen Interessen zu treffen, zusteht.

Demgemäß hat der Staatsvertrag zu erklären, daß, soweit in ihm oder in sonstigen Verträgen keine Bestimmungen enthalten sind, jedem Vertragsteile die Regelung des Verkehrs in dem Luftraum über seinem Gebiete zusteht.

3. Die Heimat (Nationalität) eines privaten Luftfahrzeuges bestimmt sich nach demjenigen Staat, in welchem es registriert ist. Die Registrierung kann giltiger Weise nur in e i n e m Staate erfolgen. Sie hat grundsätzlich im Staate des Heimatshafens zu erfolgen.

4 Jeder Regierung wird im Staatsvertrage vorbehalten, das Landen von Luftfahrzeugen, die aus verseuchten Gebieten kommen, auf ihrem Gebiete zu untersagen und aus außerordentlichen und schwerwiegenden Gründen überhaupt den Verkehr im Luftraum über ihrem Gebiete ganz oder teilweise einzustellen. Diese Maßregel ist den anderen Regierungen sofort mitzuteilen.

5. Die Regelung der Exterritorialitätsfragen hat im Staatsvertrage nach folgenden Grundsätzen zu erfolgen:

Die öffentlichen Luftfahrzeuge genießen in anderen Staaten in derselben Weise Exterritorialität, wie die gleichartigen Seeschiffe.

Doch sind jedenfalls Personen, die nicht zur Bemannung des Luftfahrzeuges gehören und die sich, nach Begehung einer strafbaren Handlung im Lande außerhalb des Luftfahrzeuges, auf dasselbe geflüchtet haben, den Landesbehörden auf Verlangen herauszugeben.

Andererseits darf jedenfalls wegen Handlungen, die auf fremden Luftfahrzeugen was immer für einer Art im Luftraume begangen wurden, ein Strafverfahren nur dann stattfinden, wenn sie geeignet sind, die Ruhe, öffentliche Ordnung oder Sicherheit auf dem Lande zu stören, oder wenn ein Landesangehöriger oder eine Person, die nicht zur Bemannung des Fahrzeuges gehört, dabei beteiligt ist.

## Referat.

Die Fragen sind im Hinblick auf eine zu treffende internationale Einigung, mit der Beschränkung auf Friedenszeiten, und dergestalt zu behandeln, daß auf solche Probleme, an denen in erster Linie andere Rechtsgebiete beteiligt sind, derzeit nur hingewiesen wird.

### A. Allgemeine Fragen.

1. Soll die internationale Einigung über das Verhalten gegen auswärtige Luftschiffe in einem S t a a t s v e r t r a g e erfolgen, oder nur in

übereinstimmenden Gesetzen und Verordnungen der verschiedenen Staaten niedergelegt werden? Eine wohlzubeachtende Meinung ist in letzterem Sinne laut geworden. Man will den Staaten nicht die Freiheit nehmen, die sie betreffs Zulassung ausländischer Luftfahrzeuge ohne Vertrag besitzen. Der Entwurf des ungarischen Aëro-Verbandes entscheidet sich dagegen für den Abschluß eines Vertrages und wohl mit Recht. Nur ein Vertrag sichert uns das Vorgehen der anderen Staaten, wir brauchen nicht von vorneherein und immer wieder behufs Wahrung der Reziprozität darauf zu sehen, ob sie wirklich die betreffenden Vorschriften annehmen und beibehalten, wir sind auch absolut legitimiert, auf Einhaltung der Grundsätze zu dringen. Ein Vertrag kann freilich viele wertvolle Bestimmungen enthalten, ohne die Pflicht der Zulassung auswärtiger Luftschiffe zu normieren. Indes bildet gerade die möglichste Sicherung der Zulassung ein wohlbegründetes Hauptinteresse, und es ist sogar zu befürchten, daß sich manche Staaten, ohne dieser internationalen Zulassung in gewissem Maße sicher zu sein, nicht zur vertragsmäßigen Bindung in anderen Fragen entschließen. Nun läßt sich aber auch die Zulassungspflicht in einer Weise bestimmen, die ernste Bedenken gegen die Uebernahme beseitigt. Die Pariser diplomatische Konferenz ist allerdings gerade daran gescheitert, daß man sich über die bezüglichen Grundsätze nicht einigen konnte. Vielleicht war aber daran, wie sich aus den Mitteilungen über die bekanntlich nicht publizierten Verhandlungen zu ergeben scheint, der Umstand schuld, daß die Kommission der Konferenz die Zulassungspflicht in zu weitem Umfange formulierte, oder der, daß sich theoretische Differenzen in erheblichem Maße geltend machten. Was auf einer Versammlung vieler Staaten nicht gelang, kann in einem engeren Kreise von Staaten gelingen, und die vertragsmäßige Bindung kann auch so abgeschwächt werden, daß sie sicher nicht drückt. Das deutsch-französische Uebereinkommen von 1913 ist ein Präzedenzfall. Es soll nach dem Schlußabsatze sofort außer Kraft treten, wenn ein Teil es kündigt. Der Mangel einer Kündigungsfrist ermöglicht es jedem Kontrahenten die fremden Luftschiffe sofort auszuschließen, wenn ihm dies angemessen scheint, und doch ist es von Bedeutung, daß die Zulassung nicht in jedem Augenblicke von seiner Velleität abhängt, sondern die Pflicht hiezu erst durch einen formellen internationalen Akt aufgehoben wird. Das Interesse der Staaten verlangt aber nicht einmal die Möglichkeit einer solchen Kündigung des Vertrages. Es genügt, wenn sie sich nach ihrem Ermessen unter außerordentlichen Umständen die Suspension der Zulassung der fremden Luftschiffe vorbehalten, in der Art, wie dies in anderen Verträgen vorkommt und unten (unter 4, e) besprochen werden soll.

Der Vertrag hätte hienach die grundsätzliche Bestimmung zu enthalten: Die vertragschließenden Staaten gestatten ihren Luftfahrzeugen gegenseitig nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Vertrages die Ueberschreitung ihrer Grenzen im Luftwege. (Vgl. § 1 des Ungarischen Entwurfs.

2. Wenn ein Vertrag, in dem sich die Staaten zur Zulassung ihrer Luftfahrzeuge verpflichten, abgeschlossen ist, hat die vielerörterte Kontroverse über das, was ohne Vertrag Rechtens ist, keine erhebliche Bedeutung. Die Verschiedenheit der Auffassungen über das sog. Lufthoheitsrecht könnte nur auf die Frage Einfluß nehmen, was jenseits des abgeschlossenen Vertrages gilt, ob abgesehen von den vertragsmäßig übernommenen Pflichten die Staaten im Luftraum über ihrem Territorium frei schalten können, oder

noch über den Vertrag hinaus nach allgemeinem Völkerrecht gebunden sind. Von allen wichtigeren in Betracht kommenden Standpunkten aus wird aber das erstere zu behaupten und der abzuschließende Vertrag aus diesem Gesichtswinkel zu beurteilen sein.

Das versteht sich von selbst, wenn man dem Staate unbeschränkte Gebietshoheit über den Luftraum zuerkennt. Doch auch wenn man annimmt, daß er zwar Gebietshoheit besitzt, aber beschränkt durch das Recht der anderen Staaten auf unschädliche Durchfahrt oder Verkehr, so gibt man diesen anderen Staaten nicht mehr Recht, als was ihnen der Vertrag ohnehin gibt, der ihre Luftschiffe zuläßt. Sie haben also keine Rechte jenseits des Vertrages in Anspruch zu nehmen. Diejenigen endlich, welche mit Fauchille und dem Genter Beschlusse des Institut de droit international von 1906 die Meinung vertreten, daß die Luft frei ist, aber dem Bodenstaate die zu seiner Erhaltung notwendigen Rechte einräumen, führen zu demselben Resultat; die Verwandschaft dieser Meinung mit der zweitangeführten im Ergebnis ist öfters hervorgehoben worden. Meurer nennt dieses Selbsterhaltungsrecht ein verschämtes Souveränitätsrecht. In den Madrider Beschlüssen des Instituts von 1911 werden dem Bodenstaate die Maßregeln zu seiner Sicherheit und derjenigen der Personen und Güter der Einwohner zugestanden, und auf dem Pariser Kongresse von 1911 meinte Fauchille auf eine Anfrage, daß auch fiskalische Taxen von dem Staate als für seine Erhaltung notwendig angesehen werden können. Der Bodenstaat soll also in Wahrheit alle Rechte haben, um seine sonstigen Interessen gegenüber der Benützung der Luft durch die Luftfahrzeuge wahrzunehmen, wird also auch von diesem Standpunkte aus nicht mehr gebunden sein, als der Vertrag reicht. Vorsichtsweise empfiehlt sich immerhin eine Klausel in dem abzuschließenden Vertrage, wie folgende: Insoweit dieser Vertrag oder sonstige Verträge keine Bestimmungen enthalten, steht jedem Staate die Regelung des Verkehrs der Luftfahrzeuge in dem Luftraume über seinem Territorium frei. Die Klausel präjudiziert nicht für den Fall, daß der Vertrag gekündigt wird; denn mit der Kündigung des ganzen Vertrages ist auch die Klausel beseitigt.

Ich möchte indes die prinzipielle Kontroverse nicht unberührt lassen. Die Neigung, einen Vertrag zu schließen, oder auch autonom Regeln aufzustellen, welche die internationale Freiheit des Luftverkehrs mit ihren Konsequenzen statuieren, auch die Neigung, weiterhin die lokalen Interessen mehr oder weniger gegenüber denen der Luftschiffahrt zu werten, wird mit durch den Standpunkt bestimmt, den man in ihr einnimmt. Er bildet ein wichtiges Motiv. Es ist insofern namentlich nicht gleichgiltig, ob man nach positivem Völkerrecht keine Beschränkung des Hoheitsrechtes des Bodenstaates über den Luftraum annimmt, oder einer der anderen Meinungen folgt, die auch ohne Vertrag die Verkehrsfreiheit anerkennen. Ich glaube mich aber in der so vielerörterten und in die obersten Probleme der Jurisprudenz eingreifenden Frage auf folgende, mein Bekenntnis darlegenden Bemerkungen beschränken zu sollen.

Dem Bodenstaat steht die Hoheit über den Luftraum seines Territoriums zu, weil er ihn vernünftigerweise beherrschen will und tatsächlich beherrscht. Man hat dagegen eingewendet, daß auch jeder andere Staat seine Luftschiffe in den Luftbereich des fremden Territoriums schicken könnte, um dort Herrschaft auszuüben. Das ist an sich nicht ganz wahr, und reicht nicht aus. Der Luftraum ist für das Leben des Volkes eine notwendige Ergänzung des Erdbodens, und der Bodenstaat muß den Luftraum

vernünftigerweise, mit seiner Existenz als Staat, beherrschen wollen, um dieses Leben richtig zu gestalten. Er beherrscht ihn auch tatsächlich mit seiner Existenz als Staat, vermöge der natürlichen regelmäßigen Beziehung der Personen in ihm zum Land, auch ohne Luftflotten und Kanonen aufzustellen. Wenn andere Staaten den Versuch einer solchen Beherrschung unternehmen wollten, so wäre dies ein Eindringen in die bestehende Herrschaftssphäre des Bodenstaates, das aber das Völkerrecht ebenso verbietet, wie etwa das Eindringen in sein Landgebiet, welches ja auch möglich ist. Andererseits besteht m. E., im Sinne der zweitangeführten Meinung, nach geltendem allgemeinen Völkerrecht, ein Recht auf Durchfahrt durch den fremden Luftraum im friedlichen Verkehr; es ist beschränkt durch die dem Bodenstaat nach seinem Ermessen zukommende Wahrung seiner sonstigen Interessen, es schließt auch kein Recht auf Landung außer dem Falle der Not, aber allerdings ein Verbot monopolsmäßiger Ausnützung dieses Verkehrsweges und seiner Belastung mit besonderen Luftzöllen (Vgl. unten, 6) durch den Bodenstaat in sich. Der Rechtssatz ergibt sich aus einer in dieser Richtung nicht abzulehnenden Analogie mit dem für das Küstenmeer geltenden Recht. Der Luftraum ist, sobald einmal der Verkehr in ihm möglich ist, wie das Meer, durch die Natur zur Vermittlung des allgemeinen Völkerverkehrs speziell qualifiziert. Er bietet wie das Meer Wege unerschöpflich an Zahl für jede zwischen den Plätzen der Erde notwendige Verbindung. Er bietet sie, ohne daß eine besondere, zu Ansprüchen Grund gebende Herstellungsarbeit notwendig wäre, und ohne daß im großen Ganzen der Raum dieser Wege einer anderen menschlichen Betätigung entzogen würde. Wenn sich im Küstenmeer das Recht der Durchfahrt völkerrechtlich durchgesetzt hat, ohne Rücksicht darauf, daß das Leben des Küstenstaates in dasselbe hineinreicht und daß diesem mindestens Hoheit im Umfange seines Interesses, nach richtiger Auffassung die allgemeine Territorialhoheit, daselbst zusteht, so beruht dies auf der allgemeinen Rechtsüberzeugung, daß ein natürliches Verkehrsfeld dieser Art dem Verkehr nicht willkürlich entzogen werden darf; diese allgemeine Ueberzeugung, die hinter dem auf das Küstenmeer bezüglichen Gewohnheitsrechtssatz steht, deckt auch den Fall des Luftraums. Das Prinzip mag sich in der Anwendung, namentlich unter den gegenwärtigen Verhältnissen, bei den Gefahren, die die Luftschiffahrt für den Bodenstaat birgt und dem verhältnismäßig geringen Maß, in dem sie noch dem Verkehr dient, sehr beschränkt äußern. Auch ist das Interesse der Staaten an der Luftschiffahrt noch nicht groß genug, um selbst gegen wirklich völkerrechtswidriges Verhalten starke Reaktionen auszulösen. Aber wenn einmal der Luftverkehr entsprechende Wichtigkeit erlangt, wird das allgemeine Verkehrsrecht der Staaten gewiß nötigenfalls mit den völkerrechtlichen Mitteln durchgesetzt werden. Wir haben aber dieses Recht auch jetzt, auch trotz der Erfahrungen und gerade wegen der Erfahrungen des gegenwärtigen Krieges, hochzuhalten.

3. Heimat des Luftfahrzeuges. Die Notwendigkeit, den Luftschiffen ähnlich wie den Seeschiffen eine Heimat, Nationalität, beizulegen, wird meist anerkannt. Bei den militärischen und sonstigen „öffentlichen" Luftschiffen löst sich die Frage, wonach sich die Nationalität richtet, einfach, weil das sie qualifizierende Merkmal (Vgl. unten, 4) immer eine Beziehung zu einem bestimmten Staate aufweisen muß. Bei den privaten Luftschiffen macht sie Schwierigkeiten. Die Nationalität der Seeschiffe pflegt bekanntlich materiell vorzüglich von der Staatsbürgerschaft der Eigentümer ab-

zuhängen. Auch der Automobilvertrag von 1909 spricht in Artikel 4 von der „Nationalität“ der Automobile, die bei jedem Automobil durch eine Platte mit gewissen Buchstaben kenntlich sein soll. Er regelt aber nicht näher die Bedingungen für die Erteilung dieser „Bezeichnung des Ursprungslandes“, wie seine Beilage C sich ausdrückt; der Staat etwa, von dessen Organen das Automobil geprüft wird, mag ihm ohne weiteres die Bezeichnung beilegen. Bei den Luftfahrzeugen wird die Frage der Nationalität lebhaft erörtert.

Zunächst handelt es sich um das formelle Verhältnis zwischen Nationalität und Registrierung. Die Luftschiffe sind angemessenerweise behufs Evidenzhaltung ihrer Verhältnisse zu registrieren. In welchem Staate, ist an sich ziemlich gleichgiltig. Daher scheint es aber auch eine unnütze Komplikation, Registrierung und Nationalität zu trennen; das Luftschiff soll in seinem Heimatlande registriert werden. Die Registrierung bildet hienach einen Beweis, und soll noch besser zur Vermeidung aller Zweifel die formale, ausschließliche Bedingung für die Zugehörigkeit des Luftfahrzeuges bilden, so daß wir den Satz gewinnen: Die Heimat (Nationalität) eines Luftfahrzeugs bestimmt sich nach demjenigen Staate, in welchem es registriert ist. Das entspricht dem Madrider Beschlusse des Instituts für internationales Recht von 1911 und etwa der Bestimmung des § 1 des österreichischen Gesetzes vom 7. Mai 1879 über die Registrierung der Seehandelsschiffe.

Zur Vermeidung anderswoher bekannter Kollisionen hat der weitere Grundsatz zu gelten, daß jedes Luftfahrzeug nur eine Heimat haben soll, was sich so statuieren läßt: Die Registrierung eines Fahrzeugs kann giltiger Weise nur in einem Staate erfolgen. Es liegt darin, daß die Registrierung ungiltig ist, wenn das Fahrzeug schon in einem anderen Staate registriert ist; (in diesem Sinne Art. 4 des Entwurfs der Pariser diplomatischen Konferenz). Sicher kann auch jeder Staat die Bedingungen für die Verleihung seiner Nationalität beliebig hoch spannen. Die wichtige Frage ist nur, ob international ein Minimum von Bedingungen, und welches Minimum, zu vereinbaren ist, ob es insbesondere auf die Staatsbürgerschaft des Eigentümers oder sein Domizil (das sind die alternativen Kriterien des Entwurfs der Pariser diplomatischen Konferenz, Art. 3) oder auf den Heimatshafen ankommen soll, der auch genannt wird. Für die Lösung unserer Frage ist selbstverständlich in Betracht zu ziehen, welche rechtliche Bedeutung die Nationalität hat. Andererseits aber hängt es teilweise von dem Umstande, welche Merkmale die Nationalität bestimmen, ab, ob die oder jene Rücksicht auf die Nationalität genommen werden soll. Ich glaube, daß ohne Eingehen in die Details der weiterhin festzustellenden Grundsätze und mit Rücksicht auf das, was sicher angemessen ist, die Frage beantwortet werden kann, und stelle sie darum, wie das ja gewöhnlich geschieht, an diese frühe Stelle.

a) Dagegen, daß es ohne Beschränkung dem Belieben jedes Staates überlassen bleibe, welchen Luftschiffen er seine Nationalität verleihen will, (wie dies die Madrider Beschlüsse des Instituts für internationales Recht ergeben) spricht, wie mir scheint, vor allem folgende Erwägung. Der Heimatstaat ist es, der, wie der ungarische Entwurf in § 8 anordnet, und wie auch sonst richtiger Weise angenommen wird, die Lufttüchtigkeit des Fahrzeugs in maßgeblicher Weise festzustellen haben wird. Die Gewährung der Nationalität durch einen Staat bedeutet eine Art allgemeiner moralischer Garantie für das Fahrzeug, wenn selbst nicht jene materielle Garantie statt-

findet, von der § 13 des ungarischen Entwurfs handelt. Der Heimatstaat kann daher verlangen, daß er die Luftfahrzeuge prüfe, für die er sich in solcher Weise einsetzen soll, wobei es seinem Ermessen überlassen werden kann, ob er eine anderswo erlangtes Zertifikat in dieser Richtung akzeptieren will. Wird aber dies vereinbart, so darf es wohl nicht jedem Staate freistehen, in beliebig weitem Umfang die Nationalität zu verleihen; sonst würde ein Staat, vielleicht bei entsprechend leichter Einrichtung seiner Prüfung, vielleicht auf andere Art, möglicher Weise die Luftschiffe in ungebührlich weitem Umfang an sich ziehen. Gewiß soll das über die Lufttüchtigkeit vom Heimatstaat erlangte Zeugnis zur Fahrt in jedem anderen Staate (etwa durch eine bestimmte Anzahl von Tagen? Vgl. das Gesetz von Connecticut von 1911 und das Gesetz von Massachusetts von 1913) genügen, ein solches Vertrauen muß entgegengebracht werden. Aber es ist doch nicht gut, entspricht nicht dem Interesse der einzelnen Staaten, wenn der Ort der Erlangung des Zeugnisses selbst dem Belieben der Parteien überlassen wird. — Andererseits würde dem berechtigten Interesse der Parteien am Orte der Prüfung die Verweisung in den Heimatstaat des Eigentümers weniger entsprechen, als die Annahme eines Systems, wonach das Fahrzeug im Staate seines Heimatshafens oder im Staate des mit diesem gewöhnlich zusammenfallenden Wohnsitzes des Eigentümers geprüft werden und von ihm seine Nationalität ableiten soll.

b) Der Vertrag wird jedem Staate für seine Luftfahrzeuge Rechte einräumen. Für die Bestimmung der Nationalität nach der Staatsbürgerschaft des Eigentümers, die sehr oft verlangt wird, die auch der Kongreß von Verona 1910 und der Pariser Kongreß von 1911 angenommen hat, (dessen Formel in die definitiven Beschlüsse des Frankfurter Kongresses von 1913 übergegangen ist), spricht sodann außer der verhältnismäßigen Leichtigkeit, mit der sich die Staatsbürgerschaft fesstellen läßt, der Umstand, daß der Staat auch sonst international berufen ist, für seine Staatsbürger einzutreten. Wenn der Heimatstaat des Luftschiffs der Heimatstaat seines Eigentümers ist, tritt er, indem er sich seiner Luftschiffe annimmt, für seine Staatsbürger ein. Indessen greift das Argument nicht durch. Jeder Staat kann allerdings nach allgemeinem Völkerrechte seine Staatsbürger vertreten, wenn sie aus was immer für einem Anlaß, auch mit Bezug auf ein Luftfahrzeug, eine jener schweren Verletzungen im Auslande erlitten haben, gegen die das allgemeine Völkerrecht die Individuen schützt. Hier aber handelt es sich um das Recht, einen Staatsvertrag geltend zu machen, seine Einhaltung mit Bezug auf gewisse Fahrzeuge zu fordern und gegen seine Nichtzuhaltung mit Bezug auf sie zu reagieren. Es ist nicht unbedingt notwendig, daß ein Staatsvertrag nur den Bürgern der vertragschließenden Staaten zu gute komme. So werden in Handelsverträgen für Waren, die in den vertragsschließenden Staaten erzeugt sind, günstige Bedingungen des Verkehrs vereinbart, und der vertragschließende Staat kann diese Bestimmungen geltend machen, ohne Rücksicht darauf, ob die Waren, um die es sich handelt, seinen Staatsbürgern oder anderen Personen gehören. Es besteht kein Hindernis, das ein Staat im Sinne des Vertrags für solche Luftschiffe eintrete, die nicht einem seiner Staatsbürger gehören. Es macht auch nichts aus, daß denkbarer Weise sein Anspruch mit einer Beschwerde des Heimatstaates der betroffenen Person konkurriert. Das vorzüglichste Interesse an dem internationalen Verkehr der Luftschiffe und dem ihn betreffenden Vertrage hat aber nicht derjenige Staat, dem der Eigentümer des Luftschiffes angehört, sondern derjenige, zu dessen Verkehr

das Luftschiff gehört. Wir werden von da aus wieder dahin geführt, auf den Heimatshafen des Luftschiffes Gewicht zu legen, nämlich auf denjenigen Staat, von dem aus die Luftschiffahrt mit dem Fahrzeug betrieben wird.

c) Für eine etwaige Haftung des Heimatsstaates des Luftschiffes, wegen der Schäden, die es im Auslande verursacht (§ 13 des ung. Entw.), erscheint es auch richtiger, auf den Heimatshafen zu sehen, schon deshalb, weil der „Heimatstaat" seinen allfälligen Regreß eher dann nehmen kann, wenn er mit einem bei ihm stationierten Luftschiff zu schaffen hat, als wenn er sich an einen irgendwo im Auslande befindlichen Staatsbürger halten soll. Auch Zwangsgenossenschaften, die etwa in jedem Lande die Haftung übernehmen sollen, umfassen deshalb am besten diejenigen Fahrzeuge, die dort ihren Heimatshafen haben. Auch kommt namentlich in Betracht, daß gerade die im Lande stationierten Fahrzeuge alle mit den Menschen, dem Material und unter der ganzen Einwirkung der Verhältnisse dieses Landes arbeiten.

d) Man hat geltend gemacht, daß die Spionage erleichtert wird, wenn wir Luftschiffen, die Ausländern gehören, unsere Nationalität verleihen. Das ist kaum begründet. Die Vorsichten gegen Spionage müssen gewiß auch gegen die Luftschiffe beobachtet werden, die im Eigentum von Staatsbürgern stehen. So eng läßt sich der Kreis der eigenen Luftschiffe nicht ziehen, daß er nur solche Schiffe umfassen würde, gegen die diese Vorsichten entbehrlich erscheinen könnten. Der englische Erlaß vom 1. März 1913 befreit von den von ihm in Art. 4 aufgestellten Bestimmungen bloß im Falle einer Rückkehr nach England binnen 30 Tagen und bloß, wenn Eigentümer, Führer und Bemannung britische Untertanen sind und wenn noch gewisse strenge Förmlichkeiten erfüllt werden.

e) Wegen der Exterritorialität in Strafsachen, die fremde, nicht bloß staatliche, sondern auch private Luftfahrzeuge in gewissem Umfange genießen sollen (s. unten, 9), kommt es gleichfalls in Betracht, unter welchen Bedingungen die Nationalität verliehen, also hinwiederum ein Fahrzeug ein ausländisches sein soll. Man hat auch mit Rücksicht darauf für die Bestimmung nach der Nationalität des Eigentümers plaidiert. Wohl mit Unrecht. Es wäre vielmehr verletzend, wenn wir bei Delikten, die auf einem Luftschiff begangen wurden, schon wegen der ausländischen Nationalität des Eigentümers nicht sollten einschreiten können, obwohl das Luftschiff unserem Verkehre angehört. Der Grund der Exterritorialität liegt darin, daß wir nicht störend in die Verhältnisse auf dem Fahrzeuge eingreifen sollen, wenn uns der Vorgang, insbesondere ein Vorgang, der sich in der Atmosphäre abspielt, fremd ist. Fremd ist uns der Vorgang im Fahrzeug jedoch nicht schon deshalb, weil es privatrechtlich einem Ausländer gehört; bei uns stationierte Luftschiffe setzen, als Organe unseres Verkehrs und nach den Lebensverhältnissen der zu ihnen in Beziehung tretenden Personen im Ganzen, das Leben unseres Landes fort, und das auf ihnen beobachtete Verhalten und so auch die Delikte, die auf ihnen begangen werden, interessieren uns ähnlich wie Verhalten und Delikte auf dem Lande.

f) Als Grund dafür, daß sich die Nationalität des Luftschiffs nach der des Eigentümers richte, ist auch angeführt worden, daß von der Nationalität des Schiffes das Recht, es im Kriegsfalle zu requirieren, abhängen, aber angemessener Weise der Heimatstaat des Eigentümers dieses Recht haben soll. Ueber diese Frage der Requisition, die in das in Kriegszeiten geltende Luftrecht gehört, wären nun allenfalls angemessene Vereinbarungen zu

schließen. Im allgemeinen ist aber zu beachten, daß gerade die Requisition von Schiffen, die einem Staatsbürger gehören, aber im Auslande ihren Heimatshafen haben, vielfach schwer durchgeführt werden kann; ferner, daß die Requisition von Luftschiffen, die fremden Staatsbürgern gehören, nach allgemeinem Völkerrecht gewiß nicht ausgeschlossen ist. Fassen wir die Analogie mit Seeschiffen ins Auge, so ist nach dem 6. Haager Uebereinkommen von 1907 die Requisition feindlicher Seeschiffe, die sich im Anfang eines Krieges in unseren Häfen befinden, gegen Entschädigung im allgemeinen gestattet. Auch die Requisition neutraler Seeschiffe gegen Entschädigung (das Angarierecht) wird überwiegend im Falle der Not oder auch schon des Bedürfnisses anerkannt; Bedenken werden aber gerade dann besonders ausgeschlossen, wenn es sich um solches neutrales Eigentum handelt, das dauernd oder für längere Zeit mit unserem Territorium verbunden ist. Auch von dieser Seite scheint also kein Anstand vorzuliegen, die Nationalität eines Luftschiffes an den Heimatshafen zu knüpfen.

g) Die Verleihung einer Nationalität an das Luftschiff muß auch die Bedeutung haben, daß es, wenn es sich über der hohen See befindet, Gebiet dieses Staates ist. Es liegt in dieser Richtung tatsächlich nahe, die Nationalität der Luftschiffe nach gleichen Grundsätzen, wie die der Seeschiffe zu bestimmen, also nach der positiven Sachlage auf die Staatsbürgerschaft des Eigentümers das entscheidende Gewicht zu legen. Aber notwendig ist dies nicht. Man kann auch in dieser Beziehung unbedenklich das System des Heimatshafens, das sich aus anderen Gründen empfiehlt, beibehalten.

M. E. wäre daher der Satz anzuerkennen: die (die Nationalität bestimmende) Registrierung des Luftfahrzeugs hat grundsätzlich im Staate des Heimatshafens zu erfolgen. In der Durchführung mag dieser Grundsatz aus praktischen Gründen gewisse Modifikationen erfahren. Aber ich kann bei seiner Anwendung nicht wirkliche bedeutende Schwierigkeiten erkennen.

## B. Zulassung und Behandlung ausländischer Luftfahrzeuge.

4. Beschränkungen des Verkehrs. Vorbehaltlich besonderer Zulassung und mit allfälligen Modifikationen namentlich

a) Verbot 1) militärischer Luftfahrzeuge, 2) sonstiger „öffentlicher“ Luftfahrzeuge? 3) Luftfahrzeuge, auf denen sich Personen, die zur bewaffneten Macht gehören, in Uniform befinden? (Vgl. § 7 des ung. Entw.)

Der Begriff des militärischen und sonstigen „öffentlichen“ Luftfahrzeugs ist näher zu bestimmen, sowohl wegen dieses Verbots als wegen der sonstigen Bedeutung des Unterschieds (s. unten, 9).

c) Verbot anderer als lenkbarer Luftfahrzeuge? (Vgl. § 1 des ung. Entw.)

d) Verbot des Transportes gewisser Gegenstände, neben denjenigen, deren Transport auch auf anderen Verkehrswegen untersagt ist, etwa 1) photographischer und Vermessungsapparate, (Vgl. § 10 des ung. Entw.); 2) radiotelegraphischer Apparate und sonstiger Behelfe, die zur Nachrichtenübermittlung dienen, oder hiezu geeigneter Vögel, wie insbesondere Brieftauben, (Vgl. österr. Vdg. vom 20. Dezember 1912, § 6); 3) Sprengstoffe, Waffen und Munition; 4) Waren von besonders geringem Volumen, die besonders hohen Zollsätzen unterliegen. Ferner

e) Vorbehalt der Erlassung von besonderen Verboten 1) des Ueberfliegens, 2) des Landens, 3) des Transportes gewisser Gegenstände.

Ein solcher Vorbehalt künftiger Verbote hätte die Freiheit des Bodenstaates unter besonderen Verhältnissen zu wahren; er kann, wie unter 1) angeführt wurde, die Bedenken beseitigen, die sich gegen die Uebernahme einer vertragsmäßigen Verpflichtung zur Zulassung auswärtiger Luftfahrzeuge sonst geltend machen. In den Handelsverträgen werden bestimmte Vorbehalte für die Erlassung von Verboten gegen die Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waaren formuliert, so für Waaren, die den Gegenstand eines Staatsmonopols bilden, aus Rücksichten der öffentlichen Sicherheit, der Gesundheits- und Veterinärpolizei, in Bezug auf Kriegsbedürfnisse unter außerordentlichen Umständen. Diese Vorbehalte brauchen im Luftschiffahrtsvertrage nicht wiederholt zu werden, da sie sich selbstverständlich auch auf den Luftverkehr beziehen, aber es könnte sein, daß einzelne Verträge sie nicht enthalten, sie mögen auch für den Luftverkehr nicht ausreichen und sie beziehen sich nur auf den Transport von Waren. Für die Sperrung des Luftverkehrs überhaupt können namentlich in Kriegszeiten besondere Gründe vorhanden sein, nicht bloß, was nicht in Frage kommt, zwischen den kriegführenden Staaten, sondern auch für einen kriegführenden Staat gegenüber dritten Staaten, auch für einen neutralen Staat, wenn zwei andere im Kriege sind. Auch Kriegsvorbereitungen und innere Unruhen können die Sperrung erforderlich machen, sowie auch ein außerordentliches Ueberhandnehmen der Gefahren des Luftverkehrs, gegen das erst neue Mittel gesucht, vielleicht erst vereinbart werden müssen. Ich fürchte, daß sich die außerordentlichen Umstände, die da in Betracht kommen, nicht ausschöpfen lassen. Im deutsch-russischen Handelsvertrage von 1904 findet sich die allgemeine Klausel, daß auch „aus anderen schwerwiegenden Gründen“ außerordentliche Verbotsmaßregeln ergehen dürfen. Nach anderer Richtung behalten sich in der St. Petersburger Telegraphenkonvention von 1875, Art. 8, die Regierungen vor, den internationalen Telegraphendienst „sei es überhaupt, oder auf gewissen Linien und für gewisse Arten von Korrespondenzen auf unbestimmte Zeit einzustellen“, wenn sie es für notwendig erachten. Die Bestimmung ist gewiß bedenklich, scheint aber im großen Ganzen nicht mißbraucht worden zu sein. Ich möchte unter besonderer Hervorhebung eines Falles, dessen auch sonst gedacht worden ist, folgende etwas gemäßigte Bestimmung vorschlagen: Jeder Regierung wird vorbehalten, das Landen von Luftschiffen, die aus verseuchten Gebieten kommen, auf ihrem Gebiet zu untersagen, und aus außerordentlichen und schwerwiegenden Gründen überhaupt den Luftverkehr über ihrem Gebiete ganz oder teilweise einzustellen. Die Maßregel ist den anderen Regierungen sofort mitzuteilen.

5. Verwaltungsrechtliche Voraussetzungen der Zulassung. a) Prüfung, Registrierung des Fahrzeugs; b) Qualifikation des Führers; c) Erkennungszeichen und sonstige Zeichen; d) Papiere; (Vgl. §§ 5, 8, 9 des ung. Entwurfs); e) Spezielle Autorisationen?

Nichtanerkennung der Zeugnisse bei offenbarer Untüchtigkeit des Fahrzeugs oder des Führers? (Vgl. Art. 18 des Entwurfs der Pariser diplomatischen Konferenz von 1910).

6. Zollbehandlung und administrative Revision. (Vgl. den ung. Entw., Art. 3, 4). Ausschluß von Luftzöllen für die bloße Benützung des Luftweges als Folge der Verkehrsfreiheit. Eine Verbesserung

des Luftwegs durch den Bodenstaat kommt nicht in Frage. Abgaben für die Benützung besonderer Anstalten, und überhaupt aus Anlaß der Landung sind nicht ausgeschlossen.

7. Behandlung in Fragen der Luftverwaltung. Gleichstellung mit den eigenen Luftschiffen, namentlich in Bezug auf Verkehrsordnung, Landung, Benützung der Anstalten, Hilfeleistung. (Vgl. §§ 5, 11, 12 des ung Entw.); Beschränkungen? Bestimmungen über Zwangslandung? (Vgl. § 11 des ung. Entwurfs).

8. Schadenshaftung. (Vgl. § 13 des ung. Entwurfs).

9. Internationale Kompetenz, Exterritorialität, Internationales Privatrecht. Die Exterritorialität der „öffentlichen" Luftschiffe (Vgl. oben 4, 6) wird meist anerkannt und wäre wohl im allgemeinen so zu formulieren: Die öffentlichen Luftfahrzeuge genießen in anderen Staaten in derselben Weise Exterritorialität, wie die gleichartigen Seeschiffe. Gewisse Zweifel hätte man vertragsmäßig zu lösen und jedenfalls etwa zu vereinbaren: Unter allen Umständen sind Personen, die nicht zur Bemannung des Fahrzeugs gehören und die sich, nach Begehung einer strafbaren Handlung im Lande außerhalb des Fahrzeugs, auf dasselbe geflüchtet haben, den Landesbehörden auf Verlangen herauszugeben. Der Grund hiefür liegt nahe. Das auf dem Boden befindiiche Schiff steht in zu innigem Kontakt mit dem Lande, als daß dort Personen, die nicht zur Bemannung gehören und sich hinflüchten, jemals, und sei es insbesondere im Falle eines politischen Delikts ein wirkliches Asyl finden und straflos bleiben sollten. Ein solches Luftschiff ist nicht so sehr einem Kriegsschiffe als einer Gesandtenwohnung zu vergleichen, aus der flüchtige Verbrecher aller Art nach richtiger Meinung herausgegeben werden müssen.

Auch betreffs privater Luftschiffe bestehen Gründe, die Kompetenz des Territorialstaates in gewissen Fällen auszuschließen, wo sie sonst geltend gemacht wird. Solange sich das Fahrzeug in der Luft befindet, ist der Zusammenhang der in ihm befindlichen Personen mit der territorialen Gesellschaft ein mehr äußerlicher, und das Interesse an der Justizübung ihnen gegenüber ein beschränktes. Auch verlangen praktische Rücksichten, daß die Abreise des Luftschiffes, die wahrscheinlich bestimmungsgemäß bald bevorsteht, möglichst wenig durch Zurückhaltung von Personen, welche zur Bemannung gehören, verzögert werde. So wird denn wohl mit Recht eine umfassende Ausnahme in dieser Richtung in Ansehung von strafbaren Handlungen verlangt, die im Luftraum begangen wurden. Unter entsprechenden Kautelen ist sie auch von solchen Standpunkten aus zuzugeben, die im allgemeinen einer weiten internationalen Kompetenz in Strafsachen geneigt sind. Es scheint am angemessensten, die Ausnahme an ein bekanntes Muster mit gewissen Modifikationen anzulehnen und trotz einiger Unbestimmtheit ähnlich zu formulieren, wie dies für Handelsschiffe in fremden Häfen geschieht, etwa: Wegen Handlungen, die auf fremden Luftfahrzeugen im Luftraum begangen werden, darf ein Strafverfahren nur dann stattfinden, wenn sie geeignet sind, die Ruhe, öffentliche Ordnung oder Sicherheit auf dem Lande zu stören, oder wenn ein Landesangehöriger oder eine Person, die nicht zur Bemannung des Fahrzeugs gehört, dabei beteiligt ist; wozu dann Vereinbarungen zu treten haben, die die Bestrafung durch den Heimatstaat des Luftschiffes sichern.

Ich setze aber den ganzen Vorschlag nur mit Vorbehalt her und teile in dieser Richtung die Ansicht Anzilottis in seinem Berichte an den Kongreß von Verona, wonach ein dringendes Bedürfnis nach Vereinbarungen dieser Art nicht besteht.

Ausschluß der lokalen Strafkompetenz in anderen Fällen, insbesondere in Verwaltungsstrafsachen, die den Dienst auf den Luftschiffen betreffen, und Reglung derselben? Ausschluß von Zwangsakten gegen fremde Luftschiffe, mindestens diejenigen, die einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Unternehmung gehören; (etwa im Sinne der verschiedenen Bestimmungen, so des Art. 23 des Berner Uebereinkommens, die ausländische Eisenbahnfahrbetriebsmittel von Arrest und Pfändung befreien, oder des Privilegs segelfertiger Schiffe nach Art. 215 Code de commerce, § 482 des deutschen Handelsgesetzbuchs; vgl. auch § 28 der österr. Exekutionsordnung)? Bestimmungen über zivilgerichtliche Kompetenz und über internationales Privatrecht, wie sie mit besonderer Rücksicht auf den Heimatstaat des Schiffes vorgeschlagen werden?

10. Im Falle der Not, und insoweit diese es unumgänglich fordert, dürfen auch die sonst vom internationalen Verkehr ausgeschlossenen Fahrzeuge, und dürfen Luftfahrzeuge auch in verbotenen Zonen sich im Luftraume eines fremden Staates aufhalten und landen. Behandlung solcher Luftfahrzeuge. (Vgl. §§ 4, 7, 12 des ung. Entwurfs).

11. Sonderbehandlung gewisser Luftflugzeuge.

## C. Allgemeine Vereinbarungen zur Förderung der Luftschiffahrt.

12. Einheitliche Verkehrsordnung. (Vgl. den ung. Entwurf, § 5). Hilfeleistung, namentlich in Notfällen. (Vgl. den ung. Entw., § 12). Bergung.

13. Herstellung von Warnungszeichen, Orientierungszeichen, Orientierungskarten. (Vgl. den ung. Enwurf, § 5). Herstellung von Flughäfen, Notlandungsplätzen. (Vgl. den ung. Entwurf, § 14).

14. Erhöhter strafrechtlicher Schutz. (Vgl. den ung. Entw., § 15).

15. Internationales Luftschiffahrtsamt. (Vgl. den ung. Entwurf, § 6).

# Das Privateigentum am Luftraum.

Bericht von Ministerialrat Universitätsprofessor Dr. Robert Bartsch, Wien.

In der Frage des Privateigentums am Luftraum hat es Ungarn leichter als Oesterreich und wohl auch als das Deutsche Reich; denn dort fehlt es an gesetzlichen Bestimmungen darüber und man kann solche unter Abwägung der für den Gesetzgeber maßgebenden Motive aus dem Nichts schaffen. Nicht so in den beiden anderen Reichsgebieten. Hier ist nicht nur seit Jahrhunderten das ausschließliche Recht des Grundeigentums am Luftraum über seinem Boden herrschendes Dogma, diese Lehre hat auch in den Gesetzbüchern und besonders schroff im österr. allgem. bürgerl. Gesetzbuch Ausdruck gefunden. Dort heißt es nämlich im § 297:

„Ebenso gehören zu den unbeweglichen Sachen diejenigen, welche auf Grund und Boden in der Absicht aufgeführt werden, daß sie stets darauf bleiben sollen, als: Häuser und andere Gebäude mit dem in senkrechter Linie darüber befindlichen Luftraume“ usw.

Für uns handelt es sich also nicht darum, einen neuen Rechtssatz zu schaffen, sondern einen bestehenden zu ändern. Beides erfordert ganz andere Gesichtspunkte, denn wir müssen bestehende Rechte gegen den naturgemäßen Widerstand ihrer Inhaber beschränken, bisher als schutzwürdig angesehene Interessen dieses Schutzes in gewissem Umfange zu entkleiden. Für uns liegt daher die Frage nicht so: „Welches ist die für die Luftschiffahrt angemessenste Regelung, die sich mit den Interessen des Grundeigentums noch vereinigen läßt?“ sondern vielmehr: „Wie weit müssen die Rechte des Grundeigentums beschränkt werden, damit die Luftschiffahrt bestehen kann?“

Diese Erwägungen veranlassen mich, die in Betracht kommenden Interessen einer eingehenden Prüfung zu unterziehen.

In der Frage der Rechtsbeziehungen des Luftfahrers zum Eigentümer des überflogenen Grundstückes[1]) werden in der Regel zwei verschiedene Gesichtspunkte durcheinandergeworfen,[2]) die man streng auseinanderhalten muß.

Der eine geht von dem Interesse aus, daß nicht durch Herabfallen von Gegenständen ein Schaden an Menschen oder Sachen verursacht werde. Dieses Interesse nimmt mit der Höhe, in der das Grundstück überflogen wird, nicht ab, es nimmt im Gegenteile wegen der mit der Fallhöhe steigenden Auftreffwucht zu. Es gibt darum keine Höhe, mit der ein Interesse des Grundeigentümers daran, daß sein Grundstück überhaupt nicht überflogen werde, aufhört. Wenn das Recht dieses Interesse streng achten müßte, wäre jedes Ueberfliegen fremden privaten Grundes, und zwar um-

[1]) Siehe dazu Kipp, Luftschiffahrt und Grundeigentum in der Jur. W. Schr. 1908. Meurer, Luftschiffahrtsrecht 1909, 13 ff. Zitelmann, Luftschiffahrtsrecht 1910, 13 ff. Bodenheim, Das Privatrecht der Luftschiffahrt 1910, 6 ff. Warschauer Luftrecht 1910, 24 ff. Schröder, „Der Luftflug“ 1911, 54 ff. Derselbe, „Die Haftpflicht im Luftflug“, 1913, 24 ff. Krainz-Ehrenzweig System, 5. Aufl. I. 533 f.

[2]) So Zitelmann S. 22 einerseits, S. 33 andererseits. Vgl. Warschauer 30.

somehr je höher geflogen wird, ausgeschlossen.[3]) Das würde aber jeden Luftverkehr unmöglich machen.

Abgesehen davon, daß dem Grundeigentümer jede reale Macht fehlt, ein Ueberfliegen in beträchtlicher Höhe zu hindern, kann schon bei der verhältnismäßig großen Seltenheit des Auswurfes von Gegenständen, des Herausfallens oder der Gefahr des Absturzes des Fahrzeuges über fremdem Grund keine Rede davon sein, wegen einer sehr wenig wahrscheinlichen Schadensgefahr den Luftverkehr schlechtweg zu verbieten. Das Interesse des Grundeigentümers, gegen Gefährdung durch herabfallende Gegenstände geschützt zu sein, muß vielmehr seine volle Befriedigung in der Erfolghaftung der Luftfahrer finden. Soweit es sich lediglich um Schadensgefahr dieser Art handelt, kann daher ein Recht des Grundeigentümers, das Ueberfliegen zu verbieten, nicht anerkannt werden.

Demnach gehen die Bestimmungen der positiven mitteleuropäischen Rechte zu weit. Das österreichische allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch erklärt den Luftraum ohne jede Beschränkung als zur Eigentumssphäre des Grundeigentümers gehörig (§ 297). Aber auch das deutsche BGB. entspricht nicht den billigen Anforderungen, wenn der Grundeigentümer nur Einwirkungen in solcher Höhe dulden muß, daß er an ihrer Ausschließung kein Recht hat, (§ 905) und auch der ungarische[4]) Entwurf, der dem Art. 667 des schweizerischen ZGB. folgt, wornach sich das Grundeigentum auf den Luftraum erstreckt, soweit für die Ausübung des Eigentums ein Interesse besteht, würde strenge folgerichtig angewendet, den Luftflug ohne Zustimmung der Eigentümer der überflogenen Grundstücke unzulässig machen.

Es ist vielmehr das Ueberfliegen fremden Grundes, soweit kein anderes Interesse des Grundeigentümers als das, vor der Gefahr des Herabfallens geschützt zu sein, in Frage kommt, jedermann zu gestatten, das Verbotsrecht des Grundeigentümers zu beseitigen und den Interessen des Eigentümers lediglich durch Schadenverhütungs- und Schadenersatzvorschriften Rechnung zu tragen.

Das Ueberfliegen kann aber auch andere Interessen des Grundeigentümers berühren. Das Luftfahrzeug kann durch seine Gestalt, durch den Schatten, den es wirft, durch den Lärm der Maschine, durch Anstreifen an Gebäuden und Bäumen, durch Berührung von Gegenständen mit Schleppleine und Anker Sachen beschädigen, Menschen und Tiere verletzen oder doch in Schrecken versetzen. Der Luftfahrer beeinträchtigt auch berechtigte Interessen, wenn er in eingeschlossene Räume, auf unzugängliche Waldwiesen, auf flache, mit Einfriedung versehene Dächer indiskrete Blicke wirft oder Lichtbilder von oben aufnimmt; man denke nur an Frauenbäder.

Alle diese Fälle haben das gemeinsame, daß eine ernstliche Interessenbeeinträchtigung nur bei niedrigem Flug eintritt. Ein Luftfahrzeug, das in großer Höhe über dem Grundstück schwebt, vermag eine solche Gefährdung nicht zu bewirken. Hier liegt somit die Sache ganz anders, als im

---

[3]) So Komorzyński, „Luftverkehrsrecht" im Jahrbuch des Oesterreichischen Aëroclubs 1914, 262 f. Warschauer a. a. O. 27 f, vgl. Zitelmann 22.

Meurer, Luftschiffahrtsrecht 1909, 15, bestreitet allerdings das Interesse des Grundeigentümers, gegen Auswurf und Absturz gesichert zu sein. De lege lata mag an dieser Auffassung das Bestreben, trotz § 905 BGB. die freie Luftschiffahrt zu ermöglichen, anerkennenswert sein. De lege ferenda ist sie wohl nicht haltbar. Siehe dazu Planck Kommentar zum BGB. zu § 905, 4 a.

[4]) Ueber das ungarische Recht siehe Urbach Entwurf eines internationalen Luftverkehrübereinkommens, 11 f. Derselbe „Vom Luftrecht" Vortrag Berlin 1917, 31 ff.

ersten Falle, auch darum, weil ein ernstliches, öffentliches Interesse am niedrigen Flug über fremdem Grunde nicht besteht. Im Gegenteile, schon aus Sicherheitsgründen, hat der Luftfahrer selbst, um das Fahrzeug nicht durch Berührung mit festen Gegenständen, Bäumen, Masten, Gebäuden, zu gefährden, nur am hohen Flug ein Interesse.

Fälle solcher Art sind im § 905 BGB. treffend geregelt. Der Flug unterhalb einer gewissen Höhe vermag so viele und so verschiedenartige Interessen des Grundeigentümers zu gefährden, daß es nur billig ist, dem Grundeigentümer das Recht zu geben, einen solchen Flug zu verbieten, für den überdies kein öffentliches Interesse spricht.[5])

Fraglich mag es nur sein, ob man eine Flughöhe festsetzen soll, die im allgemeinen als Obergrenze des Bezirkes schutzwürdiger Interessen des Grundeigentümers angesehen werden kann oder ob man die Bestimmung der Höhe der richterlichen Festsetzung je nach den im Einzelfalle in Betracht kommenden Interessen, überlassen soll. Ich glaube, daß der erste Weg vorzuziehen ist, bin aber gerne bereit, mich vom Gegenteil überzeugen zu lassen.[6]) Es scheint mir für den Luftfahrer besser, wenn er in jedem Fall mit einer bestimmten Höhe rechnen kann, mag es auch im Einzelfall für ihn schwer sein festzustellen, ob er diese Flughöhe wirklich einhält. Mit Rücksicht auf die derzeit größte Gebäudehöhe (Eiffelturm) würde ich eine Höhe von etwa 300 m als die größte ansehen, bis zu der der auschließliche Machtbereich des Grundeigentümers reichen soll. Sie genügt auch für alle anderen oben angeführten Interessen, weil von dieser Höhe aus eine störende Lärm- oder Schattenwirkung selbst bei den größten derzeit bekannten Fahrzeugen kaum als ernstliche Beeinträchtigung gelten kann. Auch ist diese Höhe genügend, um Schutz gegen Einblick mit freiem Auge und gegen Lichtbildaufnahmen zu gewähren. Gegen den Blick durchs Fernrohr gewährt eine Entfernung von 300 m allerdings keinen Schutz; allein dagegen wird auch in Horizontalentfernung kein Schutz gewährt, und die Lichtbildaufnahme mit Fernobjektiv ist wegen der dazu nötigen Aufnahmedauer von einem Luftfahrzeug aus, wenigstens derzeit, praktisch ausgeschlossen.

Wegen der Mannigfaltigkeit der hier in Betracht kommenden Interessen würde ich es nicht für empfehlenswert halten, die zulässige Flughöhe verschieden zu bestimmen, je nachdem es sich um den Flug über Gebäude, Höfe und Gärten oder über offenes Land handelt.[7])

Ein Interesse der Luftschiffahrt an einem niederen Flug besteht nur für zwei Gruppen von Fällen: für den Flug unmittelbar nach dem Aufstieg und vor der Landung und für den Notfall.

In den Fällen der ersten Art glaube ich, daß eine besondere Beschränkung des Grundeigentümers in der Verfügung über seinen Luftraum in der Regel von Gesetzes wegen nicht einzutreten hat. Daß der Grundeigentümer Aufstieg und Landung selbst nicht zu dulden braucht, ist wohl selbstverständlich und bedarf keiner ausdrücklichen Festsetzung.[8]) Ist ein

---

[5]) Schroeder, „Haftpflicht“, spricht im § 44 seines Luftgrundgesetzes den gleichen Gedanken aus.

[6]) Den zweiten Weg wählt Sperl im Satz 1 seiner Vorschläge, die der k. k. Oesterreichische Aëro-Club der Féderation aéronautique internationale vorgelegt hat, während Schroeder a. a. O. den ersten Weg beschreitet.

[7]) Diesen Unterschied macht Schroeder a. a. O., § 44, indem er den Luftflug über Gebäude, Höfe und Gärten von 300 m aufwärts, den über Wiesen, Aecker und Wälder von 100 m aufwärts zuläßt.

[8]) Siehe Sperls Vorschläge, Satz 2 und Meurer 15.

Flugplatz nicht groß genug, daß Aufstiege und Landungen ohne Ueberfliegen von Nachbargrundstücken in einer Höhe von weniger als 300 m möglich sind, so ist die Erlaubnis hiezu vom Nachbar, sei es in Form einer Grunddienstbarkeit oder einer persönlichen Verpflichtung zur Duldung, zu erwerben. Hiefür reichen die Bestimmungen der geltenden Privatrechte aus. Unter Umständen könnte eine Grunddienstbarkeit nach Analogie des Eisenbahnrechtes auch gegen Entgelt im Wege der Enteignung begründet werden.[9])

Für den Notfall endlich gelten die allgemeinen Bestimmungen über die Behandlung des Notstandes. Die elastische, den Besonderheiten des Falles Rechnung tragende Fassung des neuen § 1306 a des österreichischen ABGB. scheint mir hier die zweckmäßigste Regelung zu sein.[10])

Die vorgetragenen Erwägungen veranlassen mich, der Konferenz nachstehende Leitsätze zu empfehlen:

1. Das Interesse des Grundeigentümers, gegen den Absturz von Luftfahrzeugen und das Herabfallen von Gegenständen aus solchen geschützt zu sein, ist ausschließlich durch Schadenverhütungs- und Schadenersatzvorschriften zu wahren. Ein Recht aus diesem Grunde das Ueberfliegen des Grundstückes zu verbieten, soll dem Grundeigentümer nicht zustehen.

2. Wegen erheblicher Beeinträchtigung anderer Interessen kann der Eigentümer das Ueberfliegen seiner Grundstückes verbieten. Bei Ueberfliegen in größeres Höhe (etwa von 300 m aufwärts) ist jedoch eine solche Beeinträchtigung niemals gegeben.

---

[9]) Ausführliche Bestimmungen gibt Schroeder a. a. O., §§ 48 ff.

[10]) § 1306 a. Wenn jemand im Notstand einen Schaden verursacht, um eine unmittelbar drohende Gefahr von sich oder anderen abzuwenden, hat der Richter unter Erwägung, ob der Beschädigte die Abwehr aus Rücksicht auf die dem anderen drohende Gefahr unterlassen hat, sowie des Verhältnisses der Größe der Beschädigung zu dieser Gefahr oder endlich des Vermögens des Beschädigers und des Beschädigten zu erkennen, ob und in welchem Umfange der Schaden zu ersetzen ist.

# Zollregelung.

Bericht von Hof- u. Gerichts-Advokat Dr. Emil von Hofmannsthal, Wien.

1. Vor jedem Aufflug und nach jeder Landung ist grundsätzlich eine amtliche Warenaufnahme vorzunehmen.

2. Der Handelsverkehr durch die Luft soll nach Tunlichkeit auf gewisse Zollstraßen und in bestimmte Zollhäfen gelenkt werden.

3. Die Außerachtlassung dieser Wege und Häfen macht nicht strafbar, wenn beim Auffliegen und Landen ein amtliches Warenprotokoll aufgenommen wurde und sich keine unaufgeklärte Ausladungen ergaben. Aus- und Einladungen, die nicht gerechtfertigt werden können, werden von erhöhten Zollsätzen getroffen.

4. Der Heimatverband des Flugzeuges haftet für jedes Zollvergehen.

5. Die möglichste Gleichförmigkeit der Zollvorschriften und Vermeidung von Zwischenzollinien ist anzustreben.

6. Für gewisse Arten von Flugzeugen, sowie für den Lufttransport gewisser Güter oder für bestimmte Zwecke sind Erleichterungen anzustreben, desgleichen für die Verwendung bestimmter Verpackungen (Plombierung).

## Begründung.

Der Friede wird die Völker vor neuen Aufgaben sehen. Wir nehmen an, daß sie alle bestrebt sein werden, die niedergedrückte Volkswirtschaft so rasch wie möglich aufzurichten und daß sie sich dazu der rationellsten, raschesten, fortgeschrittensten Mittel bedienen werden.

Zu diesen gehört der Handelsverkehr durch die Luft. Ob man nun bloß an den Personenverkehr und den Transport qualifiziertester Güter (Post) oder in weiterer Ferne auch an einen Warenverkehr in größerem Umfang denken mag — dem Handelsverkehr durch die Luft muß Bahn gemacht werden! Sonst würde ein sehr wertvolles Mittel zur Förderung der Völkerbeziehungen und des Völkerverkehrs unterbunden werden. Schließlich ist die Luftschiffahrt doch nicht bloß dazu erfunden worden, um als furchtbares Werkzeug des Krieges zu dienen.

Zur Erfüllung des eben dargelegten Zweckes ist aber notwendig, daß bei voller Wahrung der Zollhoheit dem Luftverkehr jedes Hindernis aus dem Weg geräumt wird, das nur entbehrt werden kann. Der Handel durch die Luft soll grundsätzlich zwischen allen Staaten zulässig und nur als Vergeltung untersagt sein. Aber mehr als das, er soll nicht bloß geduldet, er muß gefördert werden. So viel Kontrollmaßregeln wie nötig, aber keine, die dem Luftverkehr irgendwie vermeidbare Schranken auferlegen. Andererseits darf nicht übersehen werden, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse nach dem Kriege den Zoll- und Schmuggelfragen ganz besondere Bedeutung beilegen werden.

Die sehr beachtlichen Stimmen, die sich bereits über diesen Gegenstand vernehmen ließen, waren so ziemlich einig darüber, daß man einen zwischenstaatlichen Warenverkehr durch die Luft zulassen, aber an bestimmte Straßen und Häfen binden solle. Die Flugzeuge sollten gehalten sein, gewisse, bes. milit. wichtige Gebiete zu vermeiden, bestimmte Werkzeuge, etwa photographische Apparate, nicht oder höchstens plombiert an Bord zu führen. Sie sollten schließlich die Grenzen nur auf bestimmten Straßen überfliegen, sich womöglich an bestimmten Zollhäfen melden und dort einer Untersuchung über ihre zollpflichtige Ware unterziehen lassen.

Das mag sich praktisch von selbst entwickeln. Aber es kann nicht die ausschließliche Regelung bilden. Flugzeuge — von Freiballons ganz zu geschweigen — *können* in vielen Fällen diese Wege und Häfen nicht einhalten, in vielen anderen können sie es zwar, aber nur unter großen Opfern an Zeit und Kraft, ja vielleicht Gefahren für Besatzung und Ladung. Für diese Fälle müßten Ausnahmen geschaffen werden, soll nicht eine unerträgliche und wertlose Fessel für die freieste aller menschlichen Erfindungen geschmiedet werden. Sobald aber einmal für diese Fälle Ausnahmen zugelassen werden, muß auch für diese eine Kontrollmaßregel geschaffen und eine zweite sehr schwierige Kontrolle dafür gefunden werden, ob tatsächlich die Voraussetzungen für die Ausnahmen vorlagen. Strafdrohungen sind ein recht ungeeignetes, insbesondere wenig wirksames Mittel. *Die Kontrolle muß in der Sache selbst gelegen sein.*

Zu diesem Zweck wird folgende Maßnahme vorgeschlagen: jedes Flugzeug (auch Luftschiff) hat beim Auffliegen ein amtliches oder notarielles Verzeichnis seiner Waren (in dreifacher Ausfertigung) aufnehmen zu lassen. Das Gleiche hat anläßlich der Landung zu geschehen, von dem grundsätzlich dem nächsten Amt (Finanz-, Polizei- oder Ortsbehörde) Meldung zu erstatten ist. *Was fehlt, ist zu verzollen.*

Dann braucht es keine Kontrollschikanen, keine überflüssigen Landungen, keine Strafen, höchstens Zollverschärfungen für nicht aufgeklärte Ladungveränderung. Das Aufflugverzeichnis umfaßt gleichzeitig die Bewilligung des zwischenstaatlichen Güterverkehrs, wo eine solche noch besonders nötig erscheint. Dann mag das Luftfahrzeug landen, wo es will. Es muß nur dort seine Ladung untersuchen lassen. Dann mag es sogar eine unvorhergesehene oder gar geheime Zwischenlandung vorgenommen oder selbst Waren abgeworfen haben, (was außer im Falle der Not oder bei besonderer Bewilligung verboten sein soll) — die fehlende Ware ist zu verzollen. Sollte für die ausgeladene Ware andere eingeladen worden sein, so müßte diese nach Quantität und Qualität mit ersterer übereinstimmen und dann war es ein zweckloses und kostspieliges, aber unschädliches Manöver; oder sie stimmt nicht überein, dann muß es das Kontrollorgan sofort bemerken und die Zollamtshandlung einleiten. Verwendung von Plombierungen, etwa für Durchfuhr und Verbotsgüter können das System ergänzen, durch welches alle — doch nur unvollständigen — Ordnungs- und Hinterziehungsstrafen für die Kontrolle überflüssig gemacht und nur in beschränktem Umfang als umso wirksamere Repressivmaßregel beibehalten werden brauchen. Der Verfasser kann zu seiner Befriedigung feststellen, daß dieses von ihm 1912 zuerst vorgeschlagene Verfahren in jüngster Zeit die grundsätzliche Billigung des Kaiserlichen deutschen Aëro-Club gefunden zu haben scheint und in einem Entwurf des rühmlich bekannten Majors a. D. v. Tschudi vom

14./8. 1917 aufgegriffen erscheint, aus dessen trefflichen Ausführungen einiges hervorgehoben sei. Er sagt:

„Für die Zollkontrolle des Luftverkehrs bieten sich zwei Möglichkeiten, nämlich die Kontrolle auf nahe den Grenzen gelegenen Zollkontrollflugplätzen, die angeflogen werden müßten, oder aber die Kontrolle im heimatlichen Flughafen und in jedem Zwischenhafen, sowie Zielhafen. Beide haben mehr oder weniger Vorteile und Nachteile für den Luftverkehr und die Zollbehörde. Wenn die Kontrolle dabei gewährleistet ist, dann muß der Luftverkehr einen gewissen Vorrang bei der Wahl der Methode haben. . . .

Aus diesem Grunde ist die vorstehend an zweiter Stelle genannte Möglichkeit (Kontrolle im Heimatshafen, im Zielhafen und in ohnehin angeflogenen Zwischenhäfen) der an erster Stelle genannten (besondere Kontrollhäfen) vorzuziehen, soweit nicht beide dadurch zusammenfallen, daß der Kontrollhafen ein so wie so anzufliegender Zwischenhafen ist. Nach Lage der geographischen Verhältnisse wird dieser Fall aber selten eintreten, denn in absehbarer Zeit kommen nur ganz große Städte in Frage, ähnlich, aber noch in höherem Maße wie bei den D-Zügen, die auch nur an großen Stationen anhalten.

Es darf auch nicht vergessen werden, daß nicht nur durch das Anfliegen eines jeden Flughafens viel Zeit verloren geht, sondern daß auch die Anlage eines jeden Flughafens bedeutende Kosten macht, die doch der Luftverkehr wird tragen müssen. Allerdings ist es wahrscheinlich, daß manche Stadt geneigt sein wird, Opfer zu bringen, um Flugstation zu werden.

Wenn das befürwortete Verfahren (kein Anlaufen besonderer Zollhäfen) nun eine ausreichende Sicherheit der Zollkontrolle bietet, dann wird es unbedingt vorzuziehen sein. Diese Sicherheit ist aber leicht zu erreichen, sogar in höherem Maße als bei anderen Verfahren. Wenn bei letzterem der Zollhafen nicht hart an der Grenze liegt, dann bleibt die Möglichkeit noch einer Zwischenlandung zwischen Kontrollhafen und Grenze, sowie einer zweiten solchen jenseits der Grenze vor dem anderen Zollhafen (oder aber der Abwurf vor diesem evtl. unter Fallschirmverwendung). Man würde auch bei der Wahl der Kontrolle im Zollhafen noch eine andere Art der Kontrolle hinzunehmen müssen und zwar die, welche nachstehend als alleinige ausreichende Kontrolle empfohlen werden soll. . . .

Wie in Johannisthal schon vor dem Kriege mehrere Jahre lang jeder Flug in verschiedenem Sinne gebucht wurde, so muß künftig jeder Privatflug kontrolliert und gebucht werden.

1. Zum Zwecke der Vorschriftenbefolgung. (Zeichen und Lichteranbringung; Beweis der Zulassung des Flugzeuges und des Führers; Vorhandensein der Instrumente und Bordbücher).
2. Zur Verhinderung der Mitnahme von photographischen und Meßapparaten (soweit nicht Ausnahmen genehmigt).
3. Für Auskunftszwecke in Haftpflichtsfragen.
4. Für statistische Zwecke. (Die Versicherungsgesellschaften insbesondere benötigen statistisches Materiale).
5. Zur Zollkontrolle.

An dieser Stelle soll uns nur die letztere beschäftigen.

Bei der Anmeldung des Fluges hat der Führer eine schriftlich vorzuschreibende Erklärung in Schemaform anzugeben, die enthält;

1. Geplante Flugzeit.
2. Flugzeug-Bezeichnung.
3. Führer.

4. Fluggäste.
5. Waren-Verzeichnis.
6. Ziel, beabsichtigte Zwischenlandungen.

Die unter 5 genannten Waren sind genau zu bezeichnen nach: Art, Menge, Wert, Zahl der Kolli.

Die Waren sind zur Plombierung vorbereitet vorzustellen. Der Beamte macht Stichproben in Bezug auf Art und Menge. Unstimmigkeiten führen zu Beschlagnahme und strenger Bestrafung, evtl. Konzession- und Führerschein-Entziehung. Die Waren werden plombiert, die in dreifacher Ausfertigung ausgefüllten Warenverzeichnisse unterstempelt und unterschrieben; ein Exemplar verbleibt bei der Kontrollstelle, zwei erhält der Flugzeugführer zurück, eines davon ist zur Abgabe an die Kontrollstelle des Zielhafens bestimmt.

Bei Zu- und Abgang von Personen und Waren auf Zwischenlandungsplätzen wird sinngemäß verfahren.

Am Ziel werden die Waren wie am Standort (auch durch Stichproben) nachgesehen und die Plomben entfernt. Im Verzeichnis wird ein Richtigkeitsbefund eingetragen. . . .

Das Verfahren ist viel angenehmer als die Zollkontrolle im Land- und Seeverkehr. Im Landverkehr herrscht noch im hohen Maße die lästige Kontrolle in den Grenzstationen (an Stelle der Kontrolle am Reiseziel) selbst dann, wenn die Kontrolle mitten in die Nacht fällt.

Das zweite Bedenken: man müsse auf allen Flugplätzen Zollkontrollstellen einrichten, ist auch nicht stichhältig. . . .

Es ist gar nicht zu umgehen, daß die Flugplatzverwaltungen zur Ausübung einer gewissen Aufsicht herangezogen werden oder daß bei ihnen besondere Beamte zu solchen Zwecken stationiert werden."

Diesen Ausführungen kann nur vollkommen beigepflichtet werden. Allerdings setzt dies System den Ausschluß jeder Kollusion durch die Amtsstellen des Heimatstaates aus. Der Staat aber, der das Vertrauen in seine Organe auf diese Weise untergraben wollte, würde wohl unklug handeln. Nicht nur Retorsionmaßregeln, die Erschwerung des Luftverkehres mit ihm usw. wären die Folge, er würde einfach die *Basis seiner eigenen Zollkontrolle untergraben*. Er würde die Haftung seines heimatlichen Luftschifferverbandes in Gefahr setzen. Das ist, nebenbei gesagt, ein Grund mehr für die Bildung dieser wünschenswerten Einrichtung. Nur wenn die Aufnahmen aller tatsächlich kontrollierten Landungen eine lückenlose Kette aufweisen, ist er selbst vor Verletzungen seiner Zollhoheit geschützt.

Dabei gehen wir von dem grundsätzlich festgehaltenen Prinzip des öffentlichen *Registrierungszwanges* aller Flugzeuge in ihrer Heimat aus, der die Evidenzhaltung und Kontrolle (Festlegung aller Behältnisse, Aufnahmsfähigkeit, Geschwindigkeit usw.) ungemein fördert und in sehr wirksamer Weise durch die nationalen Verbände ergänzt werden kann. In den bestehenden Flugvereinen sind ganz vortreffliche und ausbildungsfähige Ansätze für derartige Verbände vorhanden, die sich zu *Zwangsverbänden* und zu Trägern der unbedingt erforderlichen *Gesamthaftung für Flugschäden und auch für Zolleistungen* herausbilden können. Dies würde wieder so manche hemmende und schädigende Maßnahme überflüssig machen. Die Haftung des Heimatverbandes — als Glied des zwischenstaatlichen Verbandes nach dem

Muster von Bahnen und Posten — für Zoll und Strafe würde alle die komplizierten und peinlichen Fragen der Beschlagnahme des Flugzeuges und seiner Ladung, des Pfandrechtes an ihnen, der Personalhaftung des Flugzeugführers mit und ohne Mitschuld usw. ausschalten und die erforderlichen Amtshandlungen auf die Tatbestandsfeststellung einschränken lassen.

Diese Grundsätze seien noch durch einige wünschenswerte Ergänzungen erweitert. Bestimmten Arten von Luftschiffen, wie Staatsfahrzeugen, ausgesprochenen Sportfahrzeugen u. dgl. könnten bei Einhaltung gewisser Förmlichkeiten wesentliche Erleichterungen zugestanden werden, die der Schnelligkeit und Annehmlichkeit des Luftverkehres nur zustatten kämen. Das Wichtigste ist aber die möglichste Gleichartigkeit der Zollvorschriften, damit die Beobachtung einer Vorschrift am Vormittag in dem einen Land nicht einer Verletzung am Nachmittag in dem anderen Lande gleichkomme. Ferner: die möglichste Sparsamkeit mit Zollvorschriften und möglichste Vermeidung jeder Zwischenzollinie für Flugzeuge. Man prüfe, ob der Nutzen, der durch eine Zollvorschrift in positiver oder negativer Richtung verfolgt wird, im richtigen Verhältnis zu der Behinderung einer so wichtigen und empfindlichen Verkehrsbeziehung steht, wie es der Luftverkehr ist. Vielleicht wird man auf die eine oder andere Vorschrift verzichten können, auf die Gefahr hin, daß vielleich wirklich einmal irgend jemand auf dem Wege durch die Luft einen kleinen Zollschaden anrichtet. Teuer und kühn wird dieser Weg ja doch noch auf lange Zeit hinaus bleiben und daher nicht leicht zur Landstraße des Schmuggels auf allen Gebieten werden. Diese Erwägungen führen dahin, für den Lufttransport gewisser Güter und für gewisse Zwecke an Zollbegünstigungen gegenüber anderen Beförderungsarten zu denken.

Ich habe daher die Ehre, im Namen des k. k. Oesterreichischen Aëro-Clubs die Annahme der eingangs angeführten Leitsätze vorzuschlagen.

---

# Verwaltungsrechtliche Bestimmungen.

Bericht von
Sektionsrat Privatdozent Dr. Otto Ritter v. Komorzyński-Oszczyński,
Wien,
Obmann der Juridischen Kommission und Vorstandsmitglied des k. k. Oesterreichischen Aëro-Clubs, Mitglied der Commission Internationale du droit Aéronautique und des Comité juridique international de l'aviation.

## Anträge.

1. Kein Staatsmonopol; 2. Oeffentliches Register aller heimischen Luftfahrzeuge; 3. Konzessionszwang für Luftfahrtunternehmungen und Flughafenunternehmungen; 4. Genehmigungspflicht der Luftverkehrsanlagen; 5. Prüfung und regelmäßige Nachprüfung der Fahrzeuge; 6. Prüfung der Führer; 7. Einheitliche Verkehrsregeln für den gesamten Luftverkehr und übereinstimmende Verkehrs- und Betriebsordnung für Luftfahrtunternehmungen; 8. Zwangsgenossenschaft zur Tragung der Haftpflicht-, der Unfall-, der Kranken- und Pensionsversicherung und zur Ausübung der Selbstverwaltung des Luftverkehrswesens; 9. Ministerialinstanz und Reichsgesetzgebung; 10. Strafgesetzlicher Schutz des Luftverkehres.

## I. Betriebsfreiheit und Staatshoheit.

Bei Lösung der Aufgabe, die verwaltungsrechtliche Regelung des Luftfahrwesens ins Auge zu fassen, muß vorher erwogen werden, ob und in wie weit auf diesem neuen Gebiete des Verkehrswesens staatliche Einflußnahme einerseits und Selbstverwaltung andererseits Platz greifen sollen.

Die völlige Verstaatlichung des Luftfahrwesens erscheint von vorne herein ausgeschlossen. Nicht nur wird man Privaten nicht verwehren können, Luftfahrzeuge zum eigenen Gebrauche (Yachten) zu halten und kleinen wie großen Luftfahrtunternehmungen gestatten müssen, mit von ihnen gehaltenen Fahrzeugen Reisende und Güter entgeltlich in beliebigen Richtungen und auf beliebigen Strecken zu befördern, sondern es werden auch die großen Luftfahrtunternehmungen, welche regelmäßig nach bestimmten Fahrplänen den Verkehr auf bestimmten Linien unterhalten, keineswegs vom Staate selbst zu errichten und zu betreiben sein.

Mag der Staat sich auch etwa schon jetzt entschließen, eine oder die andere dieser Luftverkehrslinien selbst zu schaffen und in eigenem Betriebe zu führen, so kann ein rascher und in verhältnismäßig kurzer Zeit umfassender Aufschwung des Luftverkehrs nur stattfinden, wenn privater Unternehmungsgeist und privates Kapital dabei uneingeschränkte Betätigung finden. Auch dürfte der Staat gerade jetzt kaum in der Lage sein, den Anforderungen, welche die Errichtung und der Betrieb eines eng verzweigten Luftverkehrsnetzes an seine finanziellen Mittel stellen müßten, zu entsprechen. Ein allenfalls beliebter Vergleich mit dem Eisenbahnwesen würde die Verschiedenheit

der technischen Natur und Betätigungsart, welche zwischen dem Luftverkehre und dem Eisenbahnverkehre besteht, völlig verkennen. Der Eisenbahnverkehr erfordert, soweit er sich erstrecken soll, die Anlage und Erhaltung des Bahnkörpers und der Geleise, wogegen der Luftverkehr, an solche starre Linien nicht gebunden, im wesentlichen bloß die erforderlichen Aufflug- und Landungsplätze benötigt. Während mittels der Eisenbahn der Verkehr nur zwischen ganz bestimmten Orten möglich ist, besteht für den Luftverkehr eine solche Beschränkung nicht. Er vermag alle beliebigen Orte unter einander in Verkehr zu bringen. Während der Eisenbahnverkehr fast niemals den nächsten Weg vom Abfahrts- zum Zielorte einzuhalten vermag, durch Gebirge, Flüsse u. s. w. gehindert und an bestimmte, oft mit großen Umwegen verbundene, Umsteigplätze gewiesen ist, wird man im Luftverkehre vom Aufflugsorte aus sofort den kürzesten, weil geraden Weg, die Luftlinie, nach dem Zielorte einschlagen können. Insoweit der Luftverkehr sich großer Lenkballons (Zeppelin, Schütte-Lanz u. a. m.) bedienen wird, wird er wohl auch an bestimmte Abfahrtszeiten und die Einhaltung bestimmter Luftlinien, welchen entlang die nötigen Sicherheits- und Signalvorkehrungen angebracht sind, gebunden sein. Doch ist mit Bestimmtheit vorauszusetzen, daß ein großer Teil des Luftverkehres sich mittels Flugzeugen (Aëroplanen) abspielen wird. Diese Flugzeuge, welche nur eine oder wenige Personen, die Post und hochwertige Güter von geringem Gewichte und kleinem Volumen befördern werden, bieten gegenüber allen anderen Beförderungsmitteln nebst ihrer unerreichten Schnelligkeit (200 km im Stundendurchschnitt) den Vorteil, bei freier Wahl der Abfahrts- und der Ankunftszeit sowie des Fahrzieles jederzeit zur schnellsten Erreichung jedes Ortes bereit zu sein. Gerade diese Umstände sind es, welche dem Luftverkehr die weiteste Entfaltung sichern, aber auch seine möglichste Befreiung von allen nicht durchaus notwendigen Schranken erfordern. Der Luftverkehr, welcher voraussichtlich eine gewiß nicht geringere Wandlung in unserem Wirtschaftsleben bewirken wird, als seinerzeit der Uebergang von der Postkutsche zur Eisenbahn, zum Telegraphen und Telephon darf in der Raschheit und Ausbreitung seiner Entwicklung nicht beschränkt, er muß vielmehr gerade von staatswegen möglichst gefördert werden. Wo immer Kapital und Unternehmungsgeist bereit sind, ihm zu dienen, sollen sie dazu herangezogen, darin ermuntert werden. Die Befruchtung, welche dadurch alle Zweige der Volkswirtschaft erfahren, wird, je rascher sich der Luftverkehr entwickelt, umso stärker in den Staatseinnahmen zum Ausdrucke gelangen.

Ein Staatsmonopol für den Luftverkehr wird abzulehnen sein.

Wohl aber wird der Staat die Verkehrshoheit hinsichtlich des Luftverkehres insofern sich vorbehalten müssen, als Unternehmungen zum Betriebe des Luftverkehres sowie von Flughäfen nur auf Grund staatlicher Konzession geschaffen werden dürfen, die Beförderungstarife seiner Genehmigung unterliegen (Tarifhoheit) und der gesamte Luftverkehr in wirtschaftspolitischer, technischer und sicherheitspolizeilicher Hinsicht staatlicher Regelung und Oberaufsicht (Betriebspflicht, Kontrahierungszwang) unterliegt, wobei der Staat gewisse für den Luftverkehr grundlegende Einrichtungen teils in eigener Verwaltung besorgt (Luftfahrzeugregister, Genehmigung der Verkehrsanlagen, Konzessionierung der Unternehmungen usw.), teils unter seiner Leitung und Aufsicht durch die Selbstverwaltung der beteiligten Unternehmungen besorgen läßt (Prüfung der Führer und Flugzeuge, Signal- und Wetterdienst, Unfall- und Haftpflichtversicherung u. dgl. mehr).

## II. Das Luftfahrzeug-Register.

Die wichtigste, weil für die mannigfaltigsten Rechtverhältnisse grundlegende Verwaltungseinrichtung ist das Register, in welches alle heimischen Luftfahrzeuge eingetragen werden müssen. Es ist dies eine Einrichtung, welche ähnlich dem in allen Kulturstaaten bestehenden Registerzwange für Automobile, um gleicher Zwecke willen in Frankreich bereits mit dem Dekrete vom 21. Nov. 1911 eingeführt worden ist. In jedem Staate soll nur ein Register in der Landeshauptstadt bestehen. Seine Führung muß durch ein staatliches Amt erfolgen.

In das Register sind einzutragen:

a) alle Luftfahrzeuge, deren Heimatshafen im Inlande gelegen ist, welche daher heimischer Nationalität sind, mit allen ihren bestimmenden Merkmalen (Maße, System, Triebkraft, Triebstärke, Namen, Nummer u. dgl.).

b) Der Eigentümer des Fahrzeuges, sowie auch der Halter oder Unternehmer, welcher das Luftfahrzeug in seinem Betriebe verwendet, unter Angabe seines Namens und Wohnortes, bezw. der Firma und des Sitzes der Unternehmung, der Zahl und des Datums der Führerberechtigung, der Betriebskonzession usw.

c) Zahl und Datum der Prüfungs- und Benützungsbescheinigung des Fahrzeuges und seiner späteren Nachprüfungen.

Das Register ist als öffentliche Einrichtung zu führen; es stellt über die Eintragungen Bescheinigungen als öffentliche Urkunden aus.

## III. Die Betriebsunternehmungen.

a) Die Luftfahrtunternehmungen bedürfen staatlicher Konzession.

In Oesterreich ist bereits durch die Min.-Vdg. vom 23. Oktober 1912, R.-G.-Bl. Nr. 207, „die gewerbsmäßige Ausübung der Luftschiffahrt“ auf Grund des § 24 Gew.-Ordg., als ein konzessioniertes Gewerbe erklärt worden. Die Verordnung bestimmt als die für die Konzessionsverleihung zuständigen Behörden die politischen Landesstellen (Statthaltereien und Landesregierungen), „welche hiebei auf die Lokalverhältnisse und die Tunlichkeit der polizeilichen Ueberwachung Bedacht zu nehmen haben“. Diese Verordnung faßt hienach die Luftfahrtunternehmungen aus demselben Gesichtspunkt ins Auge, wie etwa die Unternehmungen der Lohnfuhrwerker (Fiaker), als Einrichtungen von bloß örtlicher Erheblichkeit, bei deren Konzessionierung „die Lokalverhältnisse“ von Bedeutung sind, weshalb auch die Provinzialbehörden mit der Erteilung der Konzession betraut wurden. Es bedarf wohl keiner weiteren Darlegungen, daß der Gesichtswinkel dieser Verordnung das Wesen der Luftfahrtunternehmungen völlig verkennt. Die Tätigkeit dieser Unternehmungen, auch der kleinsten, spielt sich nicht an einem bestimmten Orte, in einer bestimmten Stadt, sondern ihrem Wesen nach zwischen bestimmten oder vielmehr meistens unbestimmten Orten, also über weite Länderstrecken ab, so daß die Lokalverhältnisse irgend einer Gemeinde nur für die Flughafenanlage, jedoch nicht für den Betrieb des Verkehres bestimmend sein können. Allerdings muß dieser Verordnung zugute gehalten werden, daß zur Zeit ihrer Erlassung der Luftverkehr noch wenig praktisch war, und was noch mehr ins Gewicht fällt, der Regierung nach dem derzeitigen Stande der Gesetzgebung die Möglichkeit einer andersartigen ver-

ordnungsweisen Regelung verschlossen ist. Umso dringender aber ergibt sich die Forderung, die erwähnte Verordnung aufzuheben und die Begründung sowie den Betrieb von Luftfahrtunternehmungen, ähnlich wie dies hinsichtlich der Eisenbahnunternehmungen der Fall ist, einer besonderen gesetzlichen Regelung zu unterziehen. Hiebei würde sich auch die Ausnehmung der Luftfahrtunternehmungen von den Bestimmungen der Gewerbeordnung (Art. V, Kdm.-Pat.) ergeben, geradeso wie auch Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen mit all ihrem Zubehör von der Gewerbeordnung ausgenommen sind. Damit würde auch zugleich die Kompetenz des Handelsministeriums in diesen Angelegenheiten entfallen.

Im Hinblicke auf die länderumspannende Tätigkeit der Luftfahrtunternehmungen kann die Erteilung der Konzession nicht irgend welchen Lokal- oder Provinzialbehörden zugewiesen, sondern muß einer staatlichen Zentralstelle (Ministerium) übertragen werden. Diese Kompetenzbestimmung ist auch in der notwendigen Einheitlichkeit bei Festsetzung der Konzessionsbedingungen und in der Verfolgung einer zielbewußten Verkehrspolitik begründet.

b) Es ist vorauszusehen, daß bei größerer Ausdehnung des Luftverkehres insbesondere, wenn verschiedene Luftfahrtunternehmungen einander schneidende oder fortsetzende Verkehrslinien unterhalten werden, besondere Flughafenunternehmungen entstehen werden. Besonders dürften Stadtgemeinden sich veranlaßt sehen, durch Widmung des Grundes, Beistellung von Hangars und Ballonhallen die Schaffung von Flughäfen zu fördern oder selbst Unternehmungen zur Errichtung und zum Betriebe eines Flughafens zu begründen, um den Anschluß ihrer Gemeinwesen an den Luftverkehr herzustellen. Auch diese Flughafenunternehmungen sind an eine staatliche Konzession zu binden und hinsichtlich Begründung und Betriebes einer besonderen gesetzlichen Regelung zu unterziehen.

In dem hier geforderten Konzessionsgesetze für Luftfahrtunternehmungen ist auch die Frage der Enteignung zu Gunsten solcher Unternehmungen, ähnlich wie im Eisenbahnenteignungsgesetze, zu regeln

## IV. Die Luftverkehrsanlagen.

a) Die Flughäfen kommen nicht bloß als Betriebsanlagen des Luftverkehres hinsichtlich der Zweckmäßigkeit ihrer Lage und Anlage sowie als Oertlichkeiten, an welchen ständig eine große Zahl von Menschen unter gefährdenden Umständen arbeitet und verkehrt, bezüglich ihrer notwendigen technischen Einrichtungen und Sicherheitsvorkehrungen in Betracht.

Die Anlage und der Betrieb von Flughäfen ist auch mit gefährdenden und nachteiligen Wirkungen (§ 25, Gew. Ordg.) für die Nachbarschaft verbunden.

Ihre Errichtung und ihr Betrieb müssen daher nach Analogie der gewerblichen Betriebsanlagen (3. Hauptstück der Gew Ordg.) einer besonderen Genehmigung vorbehalten werden, deren Gesichtspunkte und Verfahren dem für gewerbliche Betriebsanlagen geltenden nachzubilden ist. Selbstverständlich würden diese Anlagen als solche von Unternehmungen, welche der Gewerbeordnung nicht unterliegen (III), von deren Wirksamkeit gleichfalls ausgenommen sein. Wenn auch diese Anlagen einem Verkehre über weite Strecken dienen, so berühren die vorbezeichneten Wirkungen des Betriebes der Hafenanlage selbst nach außen doch nur die nähere oder entferntere Umgebung (Anrainer) des Flughafens und daher lokale öffentliche

Interessen. Es erscheint somit gerechtfertigt, die Genehmigung solcher Anlagen den staatlichen Bezirksbehörden (Bezirkshauptmannschaften) zu übertragen, den Instanzenzug jedoch bis zur Zentralstelle (Ministerium) zu erstrecken.

b) Signalanlagen werden teils als Wegweiser, teils zur Kenntlichmachung der für die Luftschiffahrt gefährlichen, hochgelegenen Punkte auf Türmen und Bergen errichtet und mit Schall- und Lichtzeichenvorkehrungen ausgestattet werden müssen.

c) Schließlich kommen als Betriebsanlagen auch die Werkstätten, die Material- und Fahrzeugprüfungsanlagen sowie die Flugplätze für Uebungs-, Schau-, Prüfungs- und Erprobungsflüge in Betracht.

Alle diese Anlagen (b und c) werden ebenso wie die Flughäfen sowohl wegen der mit ihren Einrichtungen und ihrem Betriebe für die dort arbeitenden und verkehrenden Personen verbundenen Gefährdung als auch wegen der nachteiligen Wirkungen auf die Nachbarschaft dem vorerwähnten Genehmigungsverfahren zu unterwerfen sein. Um nur ein Beispiel anzuführen: Signalanlagen belästigen ihre Umgebung mit Schall- und Lichtwirkungen; die Nachbarschaft der Flughäfen ist mancherlei Gefahren bei Abflug und Landung ausgesetzt; je näher ein Grundstück dem Hafen liegt, umso niedriger wird es von den landenden und abfliegenden Fahrzeugen überflogen u. dgl. m. Im Genehmigungsverfahren (kommissionelle Verhandlung!) werden diese Umstände rechtliche Berücksichtigung finden.

Die Störung oder Beschädigung dieser Anlagen wäre in Ausdehnung der Bestimmungen des § 85 c, St. G., als öffentliche Gewalttätigkeit („Luftverkehrsfrevel") unter Strafe zu stellen.

Fragen der Enteignung anläßlich der Errichtung von Luftverkehrsanlagen müßten gesetzlich, ähnlich wie die Enteignung zu verwandten, besonderen Zwecken (z. B. Eisenbahnen) geregelt werden.

## V. Die Luftfahrzeuge.

Diese müßten gleichfalls des erwähnten strafgesetzlichen Schutzes teilhaftig werden. Sie dürfen ausnahmslos, auch wenn sie nicht der Beförderung von Fahrgästen dienen sollen, erst nach ihrer Prüfung und Tauglicherklärung in Benützung genommen werden und unterliegen regelmäßig wiederkehrenden Nachprüfungen. Diese Umstände sind im Register anzumerken.

## VI. Die Führer.

Jedes Luftfahrzeug muß von einem geprüften Führer geleitet werden. Dies hat nicht nur für die Fahrzeuge der Luftfahrtunternehmungen, welche gewerbsmäßig Güter und Personen befördern, sondern auch für Privatfahrzeuge (Yachten), u. zw. auch für den Fall zu gelten, daß sich ein Fahrgast nicht an Bord befindet. Dies nicht etwa um der Sicherheit des allein im Fahrzeuge Fahrenden willen, sondern zum Schutze der durch seinen Flug gefährdeten Umwelt. Die Führer erhalten nach abgelegter Prüfung eine Fahrbefähigungsurkunde, welche sie an Bord stets mitzuführen haben. Während der Fahrt sind die Führer auf dem Luftfahrzeuge die Vertreter der staatlichen (Polizei-) Gewalt, deren Anordnungen bis zur Landung durchaus Folge zu leisten ist. Sie tragen daher in dieser Eigenschaft eine besondere Verantwortung, der jedoch auch ein erhöhter strafrechtlicher Schutz durch Ausdehnung der Bestimmung des § 68, St.-G., gewährt werden müßte.

## VII. Verkehrs- und Betriebsordnung für die Luftverkehrsunternehmungen und Verkehrsvorschriften für den (nichtgewerbsmäßigen) Luftverkehr (Yachten) überhaupt.

1. Diese gesetzlich zu erlassende Regelung hätte hinsichtlich der Luftverkehrsunternehmungen grundsätzlich die Verkehrs- und Tarifhoheit des Staates und die Betriebspflicht und den Kontrahierungszwang für die Unternehmungen festzusetzen und sodann in ähnlicher Weise wie die Eisenbahnbetriebsordnung und das Eisenbahnbetriebsreglement die Betriebsvorschriften, die Anordnungen für die Sicherheit und Ungestörtheit des Verkehres und die Festsetzungen über die Beförderung von Personen, Sachen und der Post zu enthalten.

Dieses Gesetz müßte daher insbesondere regeln:

a) die staatliche Bewilligung zum Betriebsbeginne der einzelnen Luftverkehrsunternehmungen und die hiefür festgesetzten allgemeinen Bedingungen und Voraussetzungen.

b) Die Fahrordnung, den Beförderungstarif und die Bestimmungen über die Beförderung von Personen und Sachen, auch der Post, und die Haftung der Unternehmung.

Anmerkung: Im Hinblicke auf Art. 272, Z. 3, und Art. 390, ff, H.-G.-B., welche handelsgesetzlichen Bestimmungen über den Personentransport durch Anstalten und über die Geschäfte der Frachtführer die Beförderung durch die Luft nicht ins Auge fassen, wäre vielleicht auch die Einreihung des Personentransportes durch Luftverkehrsanstalten, als Handelsgeschäft zu erklären und der handelsgesetzliche Begriff des Frachtführers vielleicht auch auf die Besorgung von Frachten durch die Luft auszudehnen.

c) Die Anordnungen, welche die Wahrung der Sicherheit des Verkehrs sowie der beförderten Personen und Sachen, nicht minder jedoch auch der überflogenen Strecken bezwecken.

d) Die Strafbestimmungen über Beschädigungen von Luftverkehrsanlagen, Fahrzeugen und die Gefährdung des Luftverkehres als solchem („Luftverkehrsfrevel“, § 85 c, St. G.).

e) Die Grundlage der Dienstesinstruktion für die Führer, die Fahrmannschaft, die Beamten und Diener der Unternehmung und der Disziplinvorschriften für diese Personen.

f) Die Inanspruchnahme der Verkehrsmittel und Anlagen für die Militärverwaltung im Frieden und insbesondere im Kriege, sowie die Einhaltung der aus militärischen Rücksichten festgesetzten Verbotszonen für den Luftverkehr.

g) Die Einhaltung bestimmter Luftlinien, die Ausweichregeln, die Verkehrs- und Notsignale, die Flaggen- und Zeichenführung der Fahrzeuge und den funkentelegraphischen Verkehr der Flughäfen und Luftfahrzeuge unter- und miteinander.

h) Den alle Verbandstaaten umfassenden Wetternachrichtendienst, welcher durch Funkenspruch die Flughäfen sowie die auf der Fahrt befindlichen Luftfahrzeuge über die Wetterlage und die Windverhältnisse unterrichtet.

i) Die staatliche Aufsicht und Ueberwachung des Verkehres.

k) Die Betriebspflicht unter Festsetzung allfälliger besonderer Ausnahmen und den Kontrahierungszwang mit ähnlichen Beschränkungen wie sie auch für den Eisenbahnbetrieb bestehen.

l) Die allgemeinen Konzessiosbeschränkungen, welche der Staat festzusetzen findet, wie z. B. Konzessionsdauer, Heimfall der Konzessionen, Betheiligung des Staates am Ertrage und der Verwaltung der Unternehmung u. dgl. m.

Alle diese Regelungen sollten, insoferne dies zur Erleichterung des zwischenstaatlichen Verkehres nötig ist, in den Verbandstaaten einheitlich und gleichartig vorgenommen und hierüber Vereinbarungen getroffen werden. Diese sollten insbesondere dahin verstanden werden, daß sie im Kriegsfalle gegenüber den am Kriege nicht teilnehmenden Staaten keine Aufhebung erfahren, sondern bloß als unterbrochen gelten, wenn während des Krieges der heimische Luftverkehr in den Dienst der Heeresverwaltung gestellt und die Betriebs- und Verkehrsvorschriften (Signale, Funkenspruchcode u. dgl. m.) gänzlich oder teilweise aufgehoben oder geändert werden müssen.

2. Insoferne der Luftverkehr nicht von gewerbsmäßig betriebenen Unternehmungen ausgeübt, sondern ohne Erwerbs- oder etwa gemeinnützige Absichten seitens Privater mittels eigener oder gemieteter Fahrzeuge (Yachten) erfolgt, müssen die allgemeinen Verkehrs- und Betriebsvorschriften, soferne sie sicherheitspolizeiliche Zwecke, Signale u. dgl. zum Gegenstande haben, in gleicher Weise wie auf den von Unternehmungen betriebenen Luftverkehr Anwendung finden. Die Verkehrs- und Betriebsvorschriften werden daher in diesen Belangen sich nicht bloß auf Verkehrsunternehmungen, sondern auch auf den privaten (nicht gewerbsmäßig ausgeübten) Luftverkehr (Yachten) zu erstrecken haben. Dies müsste selbstverständlich auch in dem den Luftverkehr regelnden Gesetze verfügt werden, in welchem auch die allgemeine Pflicht zur Hilfeleistung in Notfällen, zur Anzeige von Unglücksfällen und der Auffindung von Wracks festzusetzen wäre.

## VIII. Zwangsgenossenschaft.

Die Eigentümer und Halter aller im Inlande registrierten (II) Luftfahrzeuge, deren Führer und Mannschaften, sowie die Flughafen- und Flugplatzunternehmungen sind in eine Zwangsgenossenschaft zu vereinigen, welche folgende Verwaltungsaufgaben zu besorgen hat:

a) Die Unfallversicherung aller Führer, seien sie selbständig oder als Bedienstete tätig, weiters die Unfall-, Kranken- und Pensionsversicherung aller Angestellten (Besatzungen, Beamten und Diener).

b) Die Unfallversicherung für alle die Fahrzeuge und Verkehrsanlagen treffenden Schäden.

c) Die Haftpflichtversicherung für alle ursächlich durch Luftfahrt oder mit dieser zusammenhängender motorischer Tätigkeit herbeigeführten Schädigungen von Fahrgästen oder außenstehenden Dritten an Leib, Leben, Gesundheit, Frachtgütern oder sonstigem Sachbesitze. Diese Haftpflichtversicherung würde daher insbesondere sich auch auf alle jene Schäden erstrecken, welche während des Fluges selbst durch

Absturz oder sonstige Verunglückung des Fahrzeuges, seinen Brand oder durch das Herausfallen schwerer Körper sonst ganz unbeteiligten Dritten zugefügt werden.

Die genauere Darlegung der Organisierung dieser Versicherungsinstitute vermag wohl an dieser Stelle zu unterbleiben. Es soll hier nur darauf hingewiesen werden, daß es sich empfehlen dürfte, die Verwaltung dieser Versicherungszweige durch genossenschaftliche Organe im Rahmen der Selbstverwaltung der Genossenschaft besorgen zu lassen und nur die Oberaufsicht der Staatsverwaltung vorzubehalten. Selbstverständlich müßte das Organisationsstatut jedes dieser Versicherungszweige entweder von der staatlichen Verwaltung erlassen werden oder mindestens deren Genehmigung unterliegen. Hierbei wird insbesondere auch die Uebereinstimmung mit den Versicherungsbestimmungen anderer gleichartiger ähnlicher Versicherungszweige gewahrt werden können.

d) Durch besondere Kommissionen, deren Leitung und Zusammensetzung der Regierung zusteht, die Prüfung der Führer.

e) Die Verrechnung der Zollbeträge, die Haftung für diese sowie für Zollstrafen, allenfalls durch Erlag einer ständigen Kaution.

f) Die Selbstverwaltung des gesamten Luftverkehres hinsichtlich seiner Organisation, bezüglich der Verkehrsregelung, des Signal-, Zeichen- und Wetterdienstes, der Anbringung von Warnungs- und Orientierungstafeln und der Herausgabe von Orientierungskarten, der Schaffung von bezüglichen Vereinbarungen mit den Genossenschaften der Verbandstaaten, Erstattung von Gutachten und Vorschlägen an die Regierungen, Auswahl der zu wählenden Mitglieder des Beirates des Ministeriums (IX) u. dgl. mehr.

Alle diese Aufgaben der Luftfahrergenossenschaft des Staates müßten in einer Zentrale vereinigt werden, welche mit den gleichartigen Zentralen der Genossenschaften der Verbandesstaaten in stetem Verkehr steht und allenfalls mit diesen zusammen eine gemeinsame Weltzentrale bildet. Diese hätte hauptsächlich die Einheitlichkeit der Betriebs- und Verkehrsvorschriften in den verschiedenen Staaten zu pflegen. Sie könnten aber auch als Zentrale für die Zollabrechnung sowie zur überstaatlichen Zusammenfassung der verschiedenen Versicherungszweige dienen, sodaß die staatenweise Haftpflicht- und Unfallversicherung die größere Grundlage eines alle Verbandstaaten umfassenden Versicherungsgebietes finden würde. Diese überstaatliche Versicherungszentrale könnte zugleich auch als Abrechnungsstelle für die Prämien- und Versicherungsbeträge dienen.

## IX. Staatliche Verwaltung.

Wie schon eingangs (I) dargetan wurde, soll zwar der Staatsgewalt hinsichtlich des gewerbsmäßig betriebenen Luftverkehres grundsätzlich die Verkehrshoheit (Konzessionszwang der Luftverkehrsunternehmungen) und die Tarifhoheit zustehen, die Begründung und der Betrieb von Luftverkehrsanstalten aber privatem Unternehmungsgeiste überlassen bleiben.

Zur Förderung des Luftverkehres und der Oberaufsicht über diesen aus den Gesichtspunkten der Verkehrshoheit, der Wirtschaftspolitik und der Sicherheitspolizei, soll in einer Zentralstelle (Ministerium), als welche in Oesterreich das Ministerium für öffentliche Arbeiten in Betracht kommt, eine Abteilung geschaffen werden, in welcher alle den Luftverkehr betreffenden Agenden staatlicherseits ihre Vereinigung finden. Diese Zentralisation in einer

einzigen Ministerialinstanz ist geradezu als eine unerläßliche Voraussetzung gedeihlicher Entwicklung des Luftverkehres zu bezeichnen. Soferne mit dem Luftverkehrswesen Belange in näherer oder entfernterer Beziehung stehen, welche dem sachlichen Wirkungskreise anderer Ministerien zugehören, muß dem Ministerium (für öffentliche Arbeiten) die Mitwirkung in diesen Angelegenheiten eröffnet sein.

Dieser Ministerialabteilung wäre das vom Staate in der Landeshauptstadt zu führende Luftfahrzeugregister (II) als ein Unteramt zu unterstellen.

Der Ministerialabteitung, welche sobald als möglich errichtet werden sollte, damit noch während des Krieges alle jene Vorbereitungen getroffen werden können, die nach Friedensschluß die Schaffung eines Luftverkehrsnetzes ermöglichen, kämen folgende Agenden zu:

a) Die Oberleitung des Luftfahrzeug-Registeramtes und die Fällung von Entscheidungen in Registerstreitigkeiten (Notwendigkeit, Zulässigkeit, Unzulässigkeit, Zeitpunkt, Umfang der Registrierung u. dgl. m.). Da die Registrierung die Grundlage für die Zugehörigkeit zur Zwangsgenossenschaft (VIII) bildet, ist sie auch für die Fragen der Haftpflicht, der Versicherungen (VIII, a, b, c) u. s. w. von grundlegender Bedeutung, so daß Streitigkeiten aus diesen letzteren Rechtsverhältnissen auf Vorfragen zurückgehen müssen, welche selbst durch Registerstreitigkeiten aufgeworfen, bezw. durch Registerentscheidungen gelöst werden.

b) Die Konzessionierung der Luftverkehrs- und der Flughafenunternehmungen (III und VII, l) und die Pflege der dem Staate durch die Konzessionsbedingungen gewahrten Rechte (Heimfall der Konzession, Anteil am Ertrage und der Verwaltung der Unternehmung u. dgl. m.)

c) Die Genehmigung zur Errichtung und dem Betriebe der Luftverkehrsanlagen (IV) in letzter Instanz und die Fällung von Entscheidungen auf diesem Gebiete. In diesen Zusammenhang fallen auch die Entscheidungen aus Streitigkeiten über die Enteignung von Grund und Boden sowie von Rechten (z. B. Servituten) aus Anlaß der Errichtung solcher Anlagen (III und IV), soferne nicht die ordentlichen Gerichte (Höhe der Entschädigung) zuständig sind.

d) Die Bildung der Kommissionen zur Prüfung der Führer (VI und VIII d), sowie der Fahrzeuge (V) und die Oberaufsicht über dieses Prüfungswesen nebst der Förderung der Ausbildung der Führer (Pilotenschulen).

e) die Oberleitung der zu errichtenden technischen Versuchs- und Materialprüfungsanstalt, bezw. -Prüfungsstätten für Luftfahrzeuge.

f) Soweit Luftverkehrsunternehmungen und ständige Luftverkehrslinien in Betracht kommen, die Ausübung der Tarifhoheit.

g) Die Förderung der dem Luftverkehre dienenden Industrien (Flugzeug-, Ballon-, Motoren-, Propellerfabriken) sowie der dem Luftverkehre dienenden Wissenschaften und der sachgemäßen Herstellung der für den Luftverkehr nötigen technischen Hilfsmittel (Orientierungskarten u. dgl.).

h) Maßnahmen, welche die Herstellung von Einheitstypen von Luftfahrzeugen, die Normalisierung ihrer Bestandteile und die Vereinheitlichung der Bezeichnung ihrer Maße, Formen und technischen Beschaffenheit bezwecken.

i) Die Erlassung der Verkehrs- und Betriebsordnung (VII) und die Fällung von Entscheidungen auf Grund derselben, soferne nicht die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte gegeben ist.

k) Die Aufsicht über die Handhabung und Befolgung der Verkehrs- und Betriebsordnung (VII, 1) und der allgemeinen Verkehrsvorschriften (VII, 2) sowie der etwa außerhalb derselben erlassenen Sicherheitstvorschriften.

l) Die Vorbereitung der jeweils zur Förderung und Regelung des Luftverkehres erforderlichen Gesetze und Staatsverträge sowie die Einflußnahme bei Schaffung der zwischen den Luftverkehrsgenossenschaften der Verbandstaaten zu treffenden Vereinbarungen (VIII f) und die Handhabung der Verordnungsgewalt hinsichtlich des Luftverkehres überhaupt.

m) Die Organisierung der genossenschaftlichen Haftpflicht-, Unfall-, Kranken- und Pensionsversicherung und die Fällung von Entscheidungen aus diesen Rechtsbeziehungen, insoferne nicht die Zuständigkeit einer anderen Zentralstelle (Ministerium für soziale Fürsorge) oder der ordentlichen Gerichte platzgreift (VIII, a, b, c).

n) Die Oberaufsicht über die Organisation und Geschäftsführung der Zwangsgenossenschaft, insbesondere soweit derselben die Selbstverwaltung des Luftverkehres zukommt.

o) Die Wahrung der mit dem Luftverkehre verknüpften Gesichtspunkte der staatlichen Wirtschafts- und Verkehrspolitik überhaupt.

p) Die Mitwirkung in allen den Luftverkehr betreffenden, nach ihrer sachlichen Beschaffenheit in den Wirkungskreis anderer Zentralstellen fallenden Angelegenheiten (Postbeförderung, Wetternachrichtendienst, Radiotelegraphie, Sozialversicherung, Zollwesen, Förderung der für den Luftverkehr wichtigen Wissenschaften, wie Metereologie, Aerodynamik, Kartographie, u. dgl. m.).

Zur Unterstützung des Ministeriums in diesen mannigfaltigen Obliegenheiten dürfte es sich empfehlen, einen ständigen Beirat zu bilden, in welchen Vertreter der inländischen Unternehmungen zum Betriebe der Luftschiffahrt, der Luftfahrerzwangsgenossenschaft und der betreffenden wissenschaftlichen Vereinigungen zu berufen wären.

## X. Kompetenz zur Regelung des Luftverkehres.

In Bundesstaaten (Deutsches Reich) und Staaten mit Provinziallegislative (Oesterreich, §§ 11 u. 12, St. G. G. über die Reichsvertretung) muß die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Luftverkehres vom Reiche ausgeübt werden und die Verordnungsgewalt einer Zentralstelle des Reiches (Reichsamt, Ministerium) vorbehalten sein. Die Regelungen, welche im Wege der Selbstverwaltung ergehen, stehen der Zentrale der Zwangsgenossenschaft (VIII e) zu.

* * *

Diese Vorschläge habe ich in knapperer Form in Verbindung mit jenen, welche die staatsrechtlichen, die privatrechtlichen, strafrechtlichen und zollrechtlichen Belange des Luftverkehrsrechtes betreffen, bereits anfangs 1912 ausgearbeitet und namens des k. k. Oesterreichischen Aëro-Clubs als österreichischer Delegierter auf der vom 17.—20. Mai 1912 in Brüssel stattgefundenen Tagung der Commission Internationale du Droit Aéronautique überreicht und vertreten, wo sie auch nach ihren hauptsächlichen Bestimmungen Annahme gefunden haben. Diese Vorschläge sind auch in der „Wiener Luftschifferzeitung" Nr. 12 von 1912 veröffentlicht worden. Dieselben Grundsätze habe ich auch in verschiedenen anderen Publikationen, so im Jahrbuche 1914,

1916 und 1917 des k. k. Oesterreichischen Aëro-Clubs, in der „Neuen Freien Presse“ vom 18. Jänner 1912, in der „Kaiserl. Wiener Zeitung“ vom 24. April 1914, in der „Wochenschrift des N.-Oe. Gewerbevereines“, Seite 317 ff von 1914, den „Juristischen Blättern“ Nr. 13 von 1917, der „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte“ Nr. 18 von 1917, den „Mitteilungen des wissenschaftlichen Klubs“ in Wien Nr. 1 von 1917, dem „Pester Lloyd“ vom 7. April 1917, dem „Berliner Börsencourier“ vom 1. April 1917, der deutschen Zeitschrift „Luftwaffe“ Nr. 13 von 1917, den „Mitteilungen des k. k. Oesterreichischen Aëro-Clubs“ Nr. 6 und Nr. 7 von 1917 veröffentlicht, welche meistens auch, in fremde Sprachen übersetzt, im Auslande nachgedruckt wurden, worauf hiermit verwiesen sei.

---

# Schadenersatz, Haftpflicht und Zwangsschadenversicherung.

Bericht von Hofrat Universitätsprofessor Dr. Hans Sperl, Wien.

I. Die Vergütung von Körper- oder Sachschäden, die am Fluge, das heißt, an dessen Vorbereitung, Durchführung oder Abwicklung, tätig mitwirkende Personen erlitten haben, ist ausschließlich zu beurteilen nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte jenes Landes, in dem der Unfall sich ereignet hat, d. h., wo die schadenbringende Einwirkung geschah.

Die rechtliche Beurteilung wird eine verschiedene sein können, je nachdem der Verunglückte:

a) selbst Unternehmer oder Mitunternehmer des schadenbringenden einzelnen Fluges gewesen war; oder
b) ob er zu Flugdiensten oder zu Hilfsarbeiten für die Vorbereitung, Durchführung oder Abwicklung des Fluges, oder für die dem Flugverkehre dienenden Arbeiten, Gebäude, Geräte, Maschinen usw. gegen Bezahlung angestellt war; oder
c) ob er Fluggast war; ob er gegen Bezahlung, ob aus Gefälligkeit, ob zur Leistung irgendwelcher nicht flugmotorischer Arbeit (z. B. Beobachtungen meteorologischer, geographischer, kommerzieller, politischer, militärischer Art), also ob er im Interesse des Fluges und seines Unternehmers oder in seinem eigenen Interesse an der unglückbringenden Ereignung teilgenommen hat; oder
d) ob er sachlich unbeteiligt als Zuschauer anwesend war, der sich selbst an den Schauplatz des Unfalles begeben hat, ohne vorher dort gewesen oder durch irgend eine Obliegenheit oder Tätigkeit dort sich aufzuhalten veranlaßt gewesen zu sein; dabei wieder zu unterscheiden, ob er Zuschauer bei einem Schaufluge war, zur Anwesenheit eingeladen oder für das Schauen zahlend;
e) ob der Beschädigte Schuld hatte oder Mitschuld an dem schadenverursachenden Unfalle; wie der Grad seines diesfälligen Verschuldens war und welche quantitative Rolle dieses sein fahrlässiges, leichtsinniges oder übelwollendes Verhalten bei der kausalen Auslösung der Unfallsursache gespielt hat;
f) ob zwischen dem Unternehmer des Fluges und dem sohin Verunglückten, beziehungsweise durch Sachschaden Getroffenen, Abmachungen bestanden haben über die Tragung der Gefahr und den Ersatz etwaigen Schadens; ob diese Abmachungen nicht einem zwingenden Rechtssatze widersprechen, daher ungiltig sind.

* * *

Für diese unter I. zusammengefaßten Personen und den ihnen entstandenen Körper- oder Sachschaden sind die in den Kulturländern aller Gebiete vorhandenen Rechtsregeln ausreichend und entsprechend. Hier müssen auch die konkreten Beziehungen zwischen dem Beschädigten und jenen

Personen, die für eine Ersatzpflicht etwa in Betracht kommen könnten, als maßgebend auf die Haftungsfrage einwirken. Diesfalls kann nur das einheimische Recht des Staates, wo sich der Schaden ereignete, entscheiden, nach dem auch jene konkreten Beziehungen zwischen Beschädigten und möglichem Ersatzschuldner zu beurteilen sein würden. Häufig wird hier feststehendes, sogar gesetzlich aufgestelltes, Recht über Ersatz von Schäden, die innerhalb eines Vertragsverhältnisses erlitten wurden, anzuwenden sein. Nach diesen Rechtssätzen werden die oben gemachten Unterscheidungen von Wesenheit sein und zu einer nach Art der vorhandenen Rechtsbeziehungen verschiedenen Lösung der Ersatzfrage führen, die hier einzeln zu verfolgen, zu weit ginge. Ein großes prinzipiell zu betrachtendes Problem bietet hier die Ersatzfrage nicht; im bürgerlichen Rechte finden wir die genügenden Richtlinien. Allerdings werden Streitigkeiten sehr häufig sein, aber es werden nur Zweifel des einzelnen Falles sein.

---

II. Schäden, die außenstehende Dritte erleiden an Körper oder Sachen, sind ihnen nach dem Grundsatze der reinen Erfolghaftung zu ersetzen. Der Flug als solcher, vorausgesetzt, daß der kausale Zusammenhang des Unfalles mit der Vorbereitung, Durchführung oder Abwicklung dieses Fluges dargetan ist, bildet den Grund der Ersatzpflicht. Die Frage nach Verschulden, Fahrlässigkeit, Einhaltung oder Uebertretung irgendwelcher gesetzlicher, behördlicher oder durch autonome Verbände aufgestellter Gebote oder Verbote ist nicht aufzuwerfen. Das Verhalten der am Fluge beteiligten Personen kommt nicht in Betracht (mit dem selbstverständlichen Vorbehalte, daß diese Umstände vor dem Strafrichter allerdings ihre Bedeutung haben; sie sind nur keine Voraussetzung für die Schadenstragung, auch nicht für das Ausmaß des Ersatzes).

Als prinzipiell ersatzpflichtig für diese im Interessenbereiche unbeteiligter Dritter eingetretenen Schäden erscheinen: der Unternehmer des betreffenden Fluges, mit ihm in gleicher Linie und solidarisch haftend der im Luftschiffregister als Halter des Flugzeuges Eingetragene. Diese objektive Haftung (ohne Erwägung der subjektiven Mitwirkung des Ersatzpflichtigen an der Verursachung des Unfalles) wird weder ausgeschlossen, noch in ihrem Ausmaße verringert durch eine daneben tretende subjektive Haftung von Personen, die an der schadenbringenden Flugtätigkeit irgendwie, sei es als mitwirkende, sei es als von außen hereinwirkende, teilgenommen haben und dabei schuldbar (fahrlässig, leichtsinnig, übelwollend) vorgegangen sind. Diese Menschen haften aus dem allgemeinen bürgerlichen Rechte, ohne dadurch die objektive Ersatzpflicht des Flugunternehmers und des Flugzeugeigentümers, bezw. Flugzeughalters, zu beseitigen, die allerdings nach Maßgabe des allgemeinen bürgerlichen Rechtes den von ihnen geleisteten Schadenersatz im Wege Regresses von dem auf Grund des Schuldprinzipes Haftpflichtigen wieder rückersetzt verlangen können.

* * *

Nach meiner Ansicht ist schon im geltenden Rechte Oesterreichs und Deutschlands zu behaupten, daß die Luftschäden an unbeteiligten Dritten von den Unternehmern der betreffenden motorischen Tätigkeit des Flugzeuges zu tragen sind, auch wenn sie frei sind von jedem Verschulden, aus dem

Grunde der kausalen Veranlassung, weil sie durch ihre aviatische Tätigkeit (deren Vorbereitung, Ausführung, Sicherung, durch Landen) die schadenbringende Ereignung kausal ausgelöst haben. Umsomehr muß für ein zu schaffendes internationales Recht, nicht minder auch für geplante einzelstaatliche Gesetze, verlangt werden, daß die leitende Norm für den Ersatz von unbeteiligten Dritten widerfahrenen Luftschäden nur dem Grundsatze der Erfolghaftung entnommen werde.

Die Begründung dieses Prinzipes in seiner Anwendung auf Luftschäden habe ich in einer Reihe von Schriften gegeben, insbesondere in dem 1912 dem deutschen Juristentag erstatteten Gutachten. Die Tagung des Juristentages hat denn auch im Sommer 1912 zu Wien meine Anträge angenommen. Den von mir damals entwickelten Gründen füge ich nur weniges bei. Es liegt im Interesse der Luftfahrt selbst, eine solche nur anscheinend strenge, die Luftfahrer belastende Haftungsnorm aufzustellen. Die öffentliche Meinung würde sehr zu Ungunsten der Luftfahrt gestimmt werden und in verschiedensten Richtungen und bei jeder Gelegenheit gegen sie Stellung nehmen, Staat und alle öffentlichen Verbände gegen die Luftfahrer ins Treffen schicken, wenn öfter Schäden vorkämen, die nicht oder nur nach langem Prozesse oder nicht in gerechtem Ausmaße ersetzt werden. Die Bevölkerung würde sich ständig schadensbedroht fühlen, ohne die beruhigende Gewißheit, daß von derselben Seite, die die Gefahr gebracht hat, auch der Ersatz gesichert ist. Vollends ist es unmöglich, eine weniger energische Ersatzhaftung für die Luftfahrer aufzustellen, als sie nach geltendem Rechte bereits den Eisenbahnen, den sonstigen, mit elektrischer oder Dampfkraft betriebenen Bewegungsmechanismen und den Automobilen obliegt. Für alle diese gilt der von mir aufgestellte Leitsatz: wer eine Gefahr in die Welt bringt, übernimmt sie damit zugleich auf sich und auf seine Rechnung; nach Verschulden kann nicht gefragt werden; *die Gefährdung ist der Haftungsgrund.*

Zu beachten ist, daß das Gesetz über die Haftungsfrage im Staate *Connecticut*, U. S. A., vom 8. Juni 1911, die Schadenshaftung schlechtweg dem Luftfahrer auferlegt, ohne daß eine Schuld nachgewiesen werden müßte und ohne daß sich der Luftfahrer durch den Nachweis einer höheren Gewalt oder einer Nachlässigkeit des Beschädigten von der Ersatzleistung befreien könnte.

---

III. Das *Ausmaß des Schadens*, der zu vergüten ist, muß nach den allgemeinen Grundsätzen des Landes beurteilt werden, in dem der Unfall geschah. Ebenso sind die prozeßualen Vorschriften dieses Landes maßgebend für den Nachweis des Vorhandenseins und der Höhe des positiven Schadens, wie die materiellrechtlichen betreffend die Frage, ob ein Ersatz entgangener künftiger Vorteile, Entschädigung für körperliche Verunstaltung, für verminderte Lebensaussichten, für erlittene Schmerzen, gebühre, und zwar diese Normen des materiellen Rechtes auch dann, wenn durch irgendwelche Einwirkungen des prozeßualen Kompetenzrechtes der Ersatzprozeß in einem anderen Lande geführt werden sollte.

* * *

Diese Sätze werden kaum einer Begründung bedürfen, denn sie stimmen überein mit dem, was seit jeher in allen Rechtsgebieten angenommen wird. Bezüglich der Regeln für den Beweis des Schadens entspricht das dem Grundsatze der Herrschaft der lex fori, während die Geltung des materiellen Ersatzrechtes nach Maßgabe der Rechtsordnung im Lande des Unfalles als feststehende Ansicht des internationalen Privatrechtes gelten kann.

---

IV. Unfälle, die durch den Beschädigten selbst, durch sein schuldbares Verhalten, veranlaßt worden sind, werden ihm von Luftfahrerseite aus nicht vergütet.

* * *

Ein Satz, der sich selbst begründet und mit allen Privatrechten unserer Zeit übereinstimmt. Eine sich einschiebende Frage ist nur die, wie es hier mit der Beweislast des Verschuldens steht. In Anlehnung an geltende Normen für ähnlich liegende Ersatzfälle werden wir sagen müssen: wenn der Ersatzkläger seinen Anspruch durch den Nachweis (siehe diesfalls Punkt V d) begründet hat, daß ihm der Unfall durch die motorische Kraft irgendeines Flugzeuges widerfahren sei, ist es der Einrede des Geklagten anheimgestellt, zu behaupten und zu beweisen, der Schaden sei nur durch die Schuld des Beschädigten herbeigeführt worden. Wenn das fahrlässige oder absichtliche Vorgehen des beschädigten Klägers nur als Teilursache des Unfalles angesehen werden kann, wenn z. B. durch sein Handeln oder Unterlassen der Schaden zwar nicht kausal ausgelöst, aber doch vergrößert worden ist, kann die Schadenstragung nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zwischen beiden Parteien verteilt werden.

---

V. Zur Leistung der den Luftfahrern obliegenden Ersätze sind in allen Ländern Haftungsverbände zu schaffen und zwar zusammenfallend mit den schon aus Gesichtspunkten des Luftverwaltungsrechtes zu bildenden Zwangsgenossenschaften aller Luftfahrer. Durch die zwangsweise vorgeschriebene Registrierung jedes Luftzeuges, seines Eigentümers und Halters, werden diese Personen Mitglieder der Zwangsgenossenschaft und stehen dadurch im Haftungsverbande, der ihnen gegenüber sowohl die Aufgabe einer Unfallversicherung für die sie selbst oder ihre Habe treffenden Schäden zu erfüllen hat, wie einer Haftpflichtversicherung für die sonst von ihnen zu bezahlenden Schäden aus ihrer Luftfahrt.

Damit diese Genossenschaft ihrer doppelten Aufgabe, als Entschädiger nach außen und als Versicherer nach innen, entsprechen könne, müssen folgende Rechtsregeln erlassen werden:

a) Die Genossenschaft ist durch Gesetz unmittelbar haftbar zu erklären für alle Schäden, deren Ersatz dem Luftfahrer obliegt, so daß der Beschädigte sich nicht an den Urheber des Schadens, sondern sogleich an die Genossenschaft zu wenden hat, die allein ihm als Ersatzschuldner gegenübersteht. Nur auf Grund eines bereits von beiden Beteiligten geschlossenen Uebereinkommens kann der Schadensurheber persönlich auf Einhaltung der von ihm kontraktlich übernommenen Ersatzpflicht geklagt werden.

b) Dem Beschädigten ist durch Gesetz das unmittelbare Klagerecht gegen die Luftfahrergenossenschaft des Landes zu erteilen, in dem der Unfall eintrat, und zwar am Gerichtsstande jenes Ortes, an dem der Unfall geschah. Der Luftfahrer kann aus der von ihm nur durch luftmotorischen Unfall herbeigeführten Beschädigung nicht geklagt, auch nicht mitgeklagt werden; im Ersatzprozeß gegen die Genossenschaft kann er nur insoferne als Intervenient an der Seite der geklagten Genossenschaft auftreten, als diese gegen ihn, sei es aus gesetzlichen, sei es aus satzungsgemäßen Vorschriften oder vermöge besonderer Vereinbarungen, ein Regreßrecht hätte wegen der ihrerseits geleisteten Entschädigung.

c) Diese Genossenschaft soll gesetzlich damit belastet werden, auch solche durch die motorische Kraft eines Flugzeuges bewirkte Schäden zunächst zu ersetzen, die ursächlich durch das unberechtigte Dazwischengreifen eines Dritten, am Fluge oder dessen Hilfstätigkeiten nicht beteiligten, verschuldet worden waren; doch ist hier der Genossenschaft gesetzlich ein Regreßrecht gegen den schuldtragenden Veranlasser zu geben.

d) Der die Genossenschaft des Unfallslandes klagende Beschädigte braucht nicht mehr zu behaupten und zu beweisen, als daß ihm der Schaden widerfahren sei durch motorische Tätigkeit irgend eines Flugzeuges. Art und Höhe des Schadens zu beweisen obliegt ihm selbstverständlich.

* * *

Die hier vorgeschlagene Regelung sichert beide Teile am vollkommensten, spart dem Beschädigten die Suche nach dem Ersatzpflichtigen, gibt ihm einen zahlungsfähigen, im Lande, am Orte des Unfalles klagbaren Gegner, vereinfacht den zu erbringenden Beweis auf das äußerste. In anderem Falle wäre der Ersatzansprecher oft außerstande auch nur zu erfahren, wer in dem Luftzeuge saß, von dem aus er beschädigt worden war; noch viel weniger könnte er ergründen und vor dem Richter beweisen, was die Ursache des schädigenden motorischen Verhaltens des Luftzeuges war, ob also und wen eine Schuld traf. Oft wäre die mißliche Notwendigkeit vorhanden, mit der Klage oder mit der Exekution dem Schadenstifter an seinen Wohnort, vielleicht ins Ausland, zu folgen. Praktisch würde in zahlreichen Fällen der an sich zustehende Ersatzanspruch wegen aller dieser Schwierigkeiten in Stich gelassen werden.

Andererseits ist durch diese genossenschaftliche Tragung des Schadens dem Einzelnen die Gefahr großer, seine Vermögenskraft übersteigender Schäden abgenommen, von der zu schwachen Schulter überwälzt auf die unbedingt tragfähigen Schultern der Luftfahrergenossenschaften.

Durch die Einfachheit des von mir vorgeschlagenen materiellrechtlichen Haftungsgrundsatzes (Erfolghaftung für Sach- und Personenschäden, die bei Vorbereitung, Durchführung oder Abwicklung von Flügen durch die motorische Kraft des Flugzeuges dritten Personen zugefügt worden sind) und der Klage gegen die Genossenschaft im Lande und am Orte des Unfalles wären in Praxis diese Ersatzprozesse fast nur auf Streite um die Höhe des Ersatzes eingeschränkt.

---

VI. Durch internationalen Rechtsvertrag soll erwirkt werden, daß überall gesetzlich ein unmittelbares Klagerecht am Orte des Unfalles gegen die Luftfahrergenossenschaft des Landes erteilt werde in dem unter V a) an-

geregten Sinne; daß ein Haftungsverband zwischen den Luftfahrergenossenschaften aller Länder behufs gemeinsamer Tragung aller Schäden nach dem Gesichtspunkte wechselseitiger Rückversicherung errichtet werde; daß alle diese Genossenschaftsverbände zusammengefaßt werden in einen überstaatlichen Weltverband behufs Umlegung der von den einzelnen Genossenschaften geleisteten Ersätze. Eine Weltabrechnungsstelle in Mitteleuropa ist damit zu verbinden.

Eine solche internationale Rechtsvereinbarung braucht anfänglich nicht schon alle, oder auch nur die meisten, Staaten zu umfassen. Es ist schon von Wert, wenn auch einstweilen nur einige Staaten, Nachbarländer, den geplanten Justizvertrag abschließen, z. B. Oesterreich, Ungarn, Deutschland. Jedenfalls aber bedarf es der gesetzlichen Norm im innerstaatlichen Rechte, daß die Grenze dieses Staates nur von Flugzeugen solcher Länder überflogen werden darf, die einen Haftungsverband berufsgenossenschaftlicher Art errichtet und sich deren internationalem Zentralverbande angeschlossen haben.

* * *

Die Begründung dieser von mir seinerzeit im Herbste 1910 zuerst aufgestellten und seither in verschiedenen Schriften wiederholten und dargelegten Vorschläge V bis VI darf als aus diesen Veröffentlichungen, auf die ich hiemit verweise (österr. Gerichtszeitung 1910, Nr. 48; Neue Freie Presse, 1910 und 1911, Buch des Fluges — herausgegeben von Hoernes — III., S. 93—113; Gartenlaube 1911, Nr. 10; Revue générale de droit international Public, 1911, S. 473—491; Deutscher Juristentag, XXXI., Gutachten Band II, S. 62—97), als bekannt vorausgesetzt werden.

---

